

Antrag

der Fraktion der AfD

Positivnetz für Lang-Lkw in Baden-Württemberg ausweiten – Bilanz seit 2024 und Perspektiven

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

- I. zu berichten,
 1. wie sie den Einsatz von Lang-Lkw der Typen 1 bis 5 in Baden-Württemberg aktuell verkehrs-, wirtschafts- und logistikpolitisch bewertet;
 2. wie viele Streckenanträge für Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 seit dem 1. Januar 2024 eingegangen sind, unter Nennung der davon an den Bund zur Aufnahme in das Positivnetz gemeldeten Strecken;
 3. welche konkreten Strecken seit dem 1. Januar 2024 nach positiver Prüfung und Meldung an den Bund von diesem dann auch in die Positivliste aufgenommen wurden;
 4. welche Strecken seit dem 1. Januar 2024 nicht freigegeben oder nicht an den Bund gemeldet wurden, unter Angabe der jeweiligen Gründe;
 5. in welchem Umfang der Wegfall der früheren Beschränkung auf höchstens fünf Kilometer Zuführung seit 2024 zu zusätzlichen Streckenfreigaben geführt hat;
 6. ob und ggf. mit welchem Ergebnis die in der Stellungnahme zu dem Antrag Drucksache 17/4089 genannten 161 Streckenanträge von 46 Transportunternehmen, insbesondere die damals allein an der Fünf-Kilometer-Regel gescheiterten Anträge, nach Einführung der neuen Kriterien nochmals geprüft wurden;
 7. welche zweispurigen Bundes- und Landesstraßen das Land seit 2024 entsprechend seiner angekündigten Neuausrichtung ohne vorherigen Unternehmensantrag auf eine Freigabe für Lang-Lkw (eigeninitiativ) geprüft hat, unter Nennung des Ergebnisses;
 8. anhand welcher aktuell geltenden Kriterien die Befahrbarkeitsprüfung erfolgt, insbesondere hinsichtlich Ortsdurchfahrten, Tunneln, Nothaltebuchten, Bahnübergängen, Kreisverkehren, Knotenpunkten, Kurvenradien, Fahrbahnbreiten und Brücken;
 9. in welchen Fällen seit 2024 infrastrukturelle Hindernisse, die einer Freigabe entgegenstanden, im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungs-, Umbau- oder Neubaumaßnahmen beseitigt werden konnten;
 10. wie sich Länge und Umfang des für Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 freigegebenen Positivnetzes in Baden-Württemberg seit der 11., 12. und 13. ÄVO zur LKWÜberlStVAusnV jeweils entwickelt haben (tabellarische Darstellung);
 11. welche Erkenntnisse ihr seit den Stellungnahmen zu den Anträgen Drs. 17/4089 und 17/4757 zu Unfällen, Verkehrssicherheit, Kraftstoff- und Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen,

Fahrerbedarf, Straßenverschleiß und einer möglichen Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße vorliegen;

12. welche Erkenntnisse ihr über Zahl und Verbreitung der in Baden-Württemberg eingesetzten Lang-Lkw der Typen 1 bis 5 sowie über den weiteren Bedarf der Transport- und Logistikwirtschaft vorliegen;
13. welche Position sie zum aktuellen Stand einer 14. Änderungs-Verordnung zur LKWÜberlStV-AusnV, insbesondere zu einer Erweiterung des Positivnetzes (etwa welche Strecken Baden-Württemberg hierfür gemeldet hat oder noch melden will) und zur Einsatzmöglichkeit des Lang-Lkw Typ 1 über den 31. Dezember 2026 hinaus, einnimmt;
14. ob sie eine dauerhafte statt lediglich befristete Zulassung des Lang-Lkw Typ 1 befürwortet, unter besonderer Berücksichtigung, welche Initiativen sie hierzu gegenüber dem Bund ergriffen hat oder ergreifen will;
15. welche Gespräche oder Initiativen mit welchen Ergebnissen es seit 2022 hinsichtlich eines grenzüberschreitenden Lang-Lkw-Verkehrs mit Frankreich und der Schweiz gegeben hat;

II.

1. die nach den seit 2024 geltenden Kriterien grundsätzlich geeigneten und bislang noch nicht erneut untersuchten Streckenanträge aus der Zeit vor dem Wegfall der Fünf-Kilometer-Regel von Amts wegen nochmals zu prüfen;
2. verkehrlich sinnvolle und unter Sicherheitsgesichtspunkten geeignete Bundes- und Landesstraßen eigeninitiativ sukzessive auf ihre Eignung für Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 zu überprüfen und positiv bewertete Strecken unverzüglich beim Bund zur Aufnahme in das Positivnetz anzu-melden;
3. bei bislang aufgrund einzelner infrastruktureller Hindernisse abgelehnten Strecken zu prüfen, ob diese Hindernisse im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungs-, Umbau- oder Neubaumaßnahmen mit vertretbarem Aufwand beseitigt werden können;
4. sich gegenüber dem Bund für eine weitere zügige Erweiterung des Positivnetzes sowie für eine dauerhafte rechtliche Absicherung des Einsatzes des Lang-Lkw Typ 1 (anstatt der Befristung bis Ende 2026) einzusetzen;
5. beim Bund darauf hinzuwirken, die Voraussetzungen für einen grenzüberschreitenden Lang-Lkw-Verkehr mit Frankreich sowie der Schweiz zu schaffen und hierfür erforderliche bi- oder multilaterale Vereinbarungen anzustreben.

6.10.2026

Rothweiler, Klaufuß und Fraktion

Begründung

Lastkraftwagen mit Überlänge (Lang-Lkw, Gigaliner) eignen sich vor allem für den Transport von Volumengütern. Herkömmliche Lkw mit Anhänger dürfen eine Länge bis zu 18,75 m haben; Lang-Lkw hingegen bis zu 25,25 m. Im Vergleich zu konventionellen Lkw bieten Lang-Lkw eine erhebliche Einsparung von Kraftstoff und Schadstoffemissionen. Die Teilnahme von Lang-Lkw am Straßenverkehr ist in der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) geregelt.

Gemäß § 3 LKWÜberlStVAusnV werden Lang-Lkw in fünf Typen unterteilt. Grundsätzlich ist der Einsatz aller Typen nur auf ausgewählten Strecken zulässig (Positivnetz, Positivliste). Solche Strecken werden von den Bundesländern dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) gemeldet und von diesem im Rahmen einer (Ausnahme-)Verordnung festgelegt (§ 2 Abs. 1 LKWÜberlStVAusnV). Novellierungen der Verordnung erfolgen periodisch per Änderungsverordnung (ÄVO), zuletzt durch die 13. Verordnung zur

Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (13. ÄVO). Abweichend hiervon gilt für Lang-Lkw des Typs 1 (verlängerte Sattelaufleger) befristet bis zum 31. Dezember 2026 eine flächendeckende Freigabe (§ 2 Abs. 2 LKWÜberlStVAusnV).

Mit dem Antrag Drucksache 17/2540 wurde bereits 2022 eine Ausweitung des Positivnetzes für Lang-Lkw thematisiert. Die Landesregierung verwies damals insbesondere auf die Anbindung an das Autobahnnetz, eine Zuführung von höchstens fünf Kilometern und eine positive Befahrbarkeitsprüfung. Seit 2024 gelten indes geänderte Kriterien; die frühere Fünf-Kilometer-Grenze ist entfallen. Damit ist zu klären, welche zusätzlichen Strecken tatsächlich freigegeben wurden und was aus den zuvor abgelehnten oder zurückgestellten Anträgen auf Streckenfreigabe geworden ist. Die Stellungnahmen zu den Anträgen Drucksache 17/4089 und 17/4757 enthalten zudem Anhaltspunkte zu Sicherheitslage, Effizienz, Fahrerbedarf und zum Lang-Lkw Typ 1, die anhand der inzwischen vorliegenden Praxis fortzuschreiben sind.

Der Antrag zieht Bilanz aus der Neuausrichtung und fordert im Rahmen des Möglichen eine (weitere) Ausdehnung des Positivnetzes, um dann Unternehmen die Entscheidungsfreiheit zu belassen, ob sie Lang-Lkw einsetzen wollen oder nicht. Zudem geht es um die Zukunft des (wichtigsten) Lang-Lkw Typ 1 und um grenzüberschreitende Lang-Lkw-Verkehre mit Frankreich sowie der Schweiz.