

## Antwort

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 1362  
der Abgeordneten Anita Tack  
der Fraktion DIE LINKE  
Drucksache 6/3296

### Teststrecken für Giga-Liner II

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1362 vom 11.01.2016:

(Nachfragen zur Antwort der Landesregierung DS 6/3262 auf die Kleine Anfrage Teststrecken für Gigaliner)

In der Koalitionsvereinbarung von SPD und Linke ist zur Entwicklung des Güterverkehrs formuliert: "Wo immer möglich, muss Güterverkehr auf Schienen und Wasserstraßen verlagert werden." Die Landesregierung hat nun im Dezember 2015 Brandenburger Strecken für die Teilnahme am Feldversuch für Lang-LKW an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeldet Sie traf ihre Entscheidung aufgrund der Auswertung des Zwischenberichts der Bundesanstalt für Straßenwesen zum bisherigen Feldversuch.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wurden die Straßenzustände der gemeldeten Teststrecken begutachtet und wenn ja, in welcher Form dokumentiert?
2. Wie wird der Straßenzustand nach Abschluss des Feldversuchs festgestellt und dokumentiert?
3. Welche Investitionen müssen für ausreichend Parkmöglichkeiten und gegebenenfalls für Kurvenveränderungen aufgewandt werden?
4. Auf welche Art und Weise wird das Unfallgeschehen vor und nach dem Feldversuch auf den entsprechenden Strecken in die Begutachtung einbezogen?
5. In welcher Weise werden die Einflüsse und Auswirkungen auf den Güterverkehr auf der Schiene untersucht?
6. Wie beurteilt die Landesregierung die Begünstigung des Güterverkehrs auf der Straße gegenüber dem Schienengüterverkehr, da mit dem Einsatz von Gigalinern Personal-, Maut- und Steuerkosten bei den LKW-Unternehmen gespart werden sollen?

Datum des Eingangs: 09.02.2016 / Ausgegeben: 15.02.2016

7. Wie wird der Schadstoffausstoß untersucht und bewertet vor dem Hintergrund, dass zwar ein geringerer CO<sub>2</sub>- Ausstoß pro Gigaliner prognostiziert wird, aber der Anreiz für mehr Gigaliner und mehr Brutto-Transportmenge auf der Straße geschaffen wird und somit mehr Transporte mit insgesamt mehr CO<sub>2</sub> Ausstoß die Folge sein könnte?
8. Wie soll gesichert werden, dass die vorgeschriebenen Teststrecken auch real eingehalten werden? Welche Kontrollinstrumente kommen zur Anwendung?
9. Auf welche Weise werden die Aufwendungen, die aus der Mehrbelastung des Straßenraums durch den Güterverkehr entstehen, ermittelt und wer ist für die Finanzierung verantwortlich?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

#### Vorbemerkung der Landesregierung

Die Bundesregierung testet in einem Feldversuch seit Anfang 2012 auf ausgewählten Straßen in Deutschland sogenannte „Lang-Lkw“. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die unter Beibehaltung der derzeit gültigen höchstzulässigen Gesamtmassen (40 Tonnen bzw. 44 Tonnen im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr) und Achslasten eine Länge von bis zu 25,25 Meter aufweisen. So genannte Gigaliner sind aufgrund der deutlich höheren Gesamtmasse (60 Tonnen) und der dadurch entsprechend höheren Ladekapazität nicht mit den im Feldversuch eingesetzten Lang-Lkw vergleichbar. Ihre Regelzulassung ist für Deutschland nicht geplant.

#### Frage 1:

Wurden die Straßenzustände der gemeldeten Teststrecken begutachtet und wenn ja, in welcher Form dokumentiert?

#### Frage 2:

Wie wird der Straßenzustand nach Abschluss des Feldversuchs festgestellt und dokumentiert?

#### Zu Fragen 1 und 2:

Ein höheres Gesamtgewicht als die auch heute schon geltenden 40 Tonnen beziehungsweise 44 Tonnen im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr ist bei Lang-Lkw nicht zulässig. Deshalb erfolgt auch keine Mehrbelastung, und ein dem Testverkehr zurechenbarer zusätzlicher Straßenverschleiß ist nicht zu erwarten.

#### Frage 3:

Welche Investitionen müssen für ausreichend Parkmöglichkeiten und gegebenenfalls für Kurvenveränderungen aufgewandt werden?

#### Zu Frage 3:

Für Lang-Lkw bis 25,25 Meter steht mit dem Längsparkstreifen für Lkw oder für Großraum- und Schwertransporte auch auf den Rastanlagen ein Parkangebot zur

Verfügung. Im Rahmen des Feldversuches werden durch die Bundesanstalt für Straßenwesen Lösungsansätze für die Parksituation für Lang-Lkw erarbeitet und anhand von konkreten Umsetzungsbeispielen die Praxistauglichkeit bewertet. Im Rahmen des Feldversuchs werden keine Investitionen getätigt für zusätzliche Parkmöglichkeiten oder Kurvenveränderungen.

Frage 4:

Auf welche Art und Weise wird das Unfallgeschehen vor und nach dem Feldversuch auf den entsprechenden Strecken in die Begutachtung einbezogen?

Zu Frage 4:

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuches wird auch das Themenfeld „Unfallgeschehen und gegebenenfalls andere besondere Vorkommnisse“ untersucht. Die Auswertung erfolgt im Rahmen der Erstellung des Endberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Frage 5:

In welcher Weise werden die Einflüsse und Auswirkungen auf den Güterverkehr auf der Schiene untersucht?

Zu Frage 5:

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuchs durch die Bundesanstalt für Straßenwesen werden auch Verkehrsnachfragewirkungen von Lang-LKW ermittelt. Anhand von fahrten- und unternehmensbezogenen Fragebögen sollen auch Erkenntnisse darüber gewonnen werden, ob und in welchem Ausmaß im Feldversuch durch den Einsatz von Lang-LKW die Transportleistung von oder zu einem anderen Verkehrsträger als dem Straßenverkehr verlagert wurde.

Frage 6:

Wie beurteilt die Landesregierung die Begünstigung des Güterverkehrs auf der Straße gegenüber dem Schienengüterverkehr, da mit dem Einsatz von Gigaliner Personal-, Maut- und Steuerkosten bei den Lkw-Unternehmen gespart werden sollen?

Frage 7:

Wie wird der Schadstoffausstoß untersucht und bewertet vor dem Hintergrund, dass zwar ein geringerer CO<sub>2</sub>- Ausstoß pro Gigaliner prognostiziert wird, aber der Anreiz für mehr Gigaliner und mehr Brutto-Transportmenge auf der Straße geschaffen wird und somit mehr Transporte mit insgesamt mehr CO<sub>2</sub>- Ausstoß die Folge sein könnte?

Zu Fragen 6 und 7:

Alle im Erhebungszeitraum beobachteten und erfassten Transportvorgänge wurden lt. Bundesanstalt für Straßenwesen bisher anstatt mit Lang-Lkw per konventionellen Lkw durchgeführt. Im Durchschnitt ersetzte dabei eine Lang-Lkw-Fahrt 1,56 Fahrten mit konventionellen Lkw. Im Rahmen des Feldversuches konnte insofern keine Begünstigung der Straße im Güterverkehr festgestellt werden.

Frage 8:

Wie soll gesichert werden, dass die vorgeschriebenen Teststrecken auch real eingehalten werden? Welche Kontrollinstrumente kommen zur Anwendung?

Zu Frage 8:

Die Kontrollen werden im Rahmen herkömmlicher Kontrolltätigkeiten der Polizei sowie des Bundesamtes für Güterverkehr durchgeführt.

Frage 9:

Auf welche Weise werden die Aufwendungen, die aus der Mehrbelastung des Straßenraums durch den Güterverkehr entstehen, ermittelt und wer ist für die Finanzierung verantwortlich?

Zu Frage 9:

Es wird auf die Antwort zu Fragen 1 und 2 verwiesen.