

**Mitteilung des Senats vom 8. März 2016****Lang-Lkw auf Bremens Straßen**

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 19/258 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Chancen und Risiken sieht der Senat im Einsatz von Lang-Lkw?
2. Wie bewertet der Senat den Feldversuch, insbesondere auch unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen, Effizienzsteigerungen, Verkehrssicherheit und infrastrukturelle Auswirkungen, insbesondere auf den Schienengüterverkehr im Land Bremen?

Der Einsatz von Lang-Lkw birgt Chancen und Risiken. Etwaige Risiken für die Verkehrssicherheit und die Verkehrsinfrastruktur werden im Zuge des laufenden Feldversuchs eingehend untersucht. Durch den Einsatz von Lang-Lkw wird tendenziell die Attraktivität der Straße gegenüber der Schiene als Transportträger gesteigert. Da der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Gegensatz zum Bundesfernstraßennetz nur schleppend und nicht nachfragegerecht vorankommt, korrespondiert dieser Umstand nicht mit den generellen Bestrebungen des Senats, mehr Güterverkehre auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern.

Für Speditionsunternehmen bieten Lang-Lkw die Chance, Einsparpotenziale zu nutzen und den Fahrzeugeinsatz für bestimmte Produkte zu optimieren.

Der Modellversuch endet am 31. Dezember 2016. Eine Verlängerung ist seitens des Bundes bisher nicht vorgesehen. Der Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und die Folgerungen des Bundes für den gegebenenfalls zu schaffenden Rechtsrahmen für einen dauerhaften Einsatz von Lang-Lkw sind abzuwarten.

3. Zu wie vielen Unfällen mit Lang-Lkw ist es durch den Transit auf Bremer Gebiet gekommen?

Bisher ist es zu keinen Unfällen mit Lang-Lkw im Land Bremen gekommen.

4. Wie viele Anfragen von Unternehmen gibt es, auch untergeordnete Straßen (Landes- und Kommunalstraßen) zu nutzen, und wie vielen Unternehmen wurde im Rahmen einer Sondergenehmigung das Befahren von Teilstrecken im innerstädtischen Bereich gestattet?

Zehn Unternehmen wurde im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung das Befahren von Teilstrecken im innerstädtischen Bereich zunächst bis zum 31. Dezember 2016 gestattet. Hierbei ist zu beachten, dass mit dem innerstädtischen Bereich nicht der Bereich der Umweltzone Bremen und/oder des Zentrums gemeint ist, sondern die Nutzung von Lang-Lkw auf Strecken, die auch im Lkw-Netzplan Bremen ausgewiesen sind, beschränkt ist.

Ein weiteres Unternehmen hat eine Anfrage hinsichtlich einer Ausnahmegenehmigung gestellt, bisher aber keinen Antrag eingereicht.

5. Wie bewertet der Senat die logistische Sinnhaftigkeit und den Bedarf der hiesigen Wirtschaft, auf bremischem Gebiet Lang-Lkw zu nutzen?

Der Vorteil von Lang-Lkw liegt in der Möglichkeit, mehr Güter, mit eher geringem Gewicht aber dafür mit großem Volumen, transportieren zu können. Daher ist es für einzelne Unternehmer und Produktgruppen von Vorteil, Lang-Lkw einzusetzen. Die Ziele der am Feldversuch beteiligten Speditionen im Land Bremen sind das Logistikzentrum PCC (Plant Consolidation Center) in Hemelingen, Mercedes-Benz, die BLG-Logistikstandorte (Bremer Lagerhaus-Gesellschaft), das Güterverkehrszentrum (GVZ) und der Neustädter Hafen sowie in Bremerhaven das Überseehafengebiet. Diese Standorte werden von Speditionen aus ganz Deutschland angefahren. Der Senat geht davon aus, dass die logistische Sinnhaftigkeit des Lang-Lkw-Einsatzes bei allen am Feldversuch beteiligten Unternehmen gegeben ist. Gemessen am Gesamttransportvolumen des Straßengüterverkehrs in Deutschland von ca. 470 Mrd. Tonnenkilometern in 2015, spielt der Einsatz von Lang-Lkw im Rahmen des Modellversuchs bislang allerdings so gut wie keine Rolle.

6. Inwiefern plant der Senat, Lang-Lkw das Befahren untergeordneter Straßen auf bremischem Gebiet, wie beispielsweise zum Erreichen der Häfen oder des Güterverkehrszentrums, zu ermöglichen?

Das GVZ und der Neustädter Hafen sowie in Bremerhaven das Überseehafengebiet können bereits im Rahmen von Ausnahmegenehmigungen angefahren werden. Eine Freigabe von untergeordneten Strecken im Land Bremen ist nicht geplant. Bei allen Ausnahmen wurde darauf geachtet, dass den Speditionen keine Abkürzung durch die Innenstadt ermöglicht wird.

7. Wie bewertet der Senat den ab 2017 geplanten Regelbetrieb von Lang-Lkw, und wie positioniert er sich in dieser Frage?

Zunächst sind der Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und die daraus resultierenden Folgerungen des Bundes abzuwarten. Von einem Regelbetrieb ab 2017 wird daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgegangen. Als Voraussetzung müsste die EU-Kommission einem Antrag Deutschlands auf dauerhafte Abweichung von den EU-Vorgaben stattgeben. Ein Regelbetrieb ist im untergeordneten Bremer Straßennetz nicht vorstellbar. Viele Straßen in Bremen sind im Einmündungsbereich aufgrund der engen Radien in Verbindung mit geringen Fahrbahnbreiten technisch und räumlich nicht für die Befahrung durch Lang-Lkw ausgelegt. Der Senat sieht zurzeit noch offene Fragen hinsichtlich eines Regelbetriebs, insbesondere mit Blick auf EU-Recht, Eignung der Straßeninfrastruktur und Verkehrssicherheit.