

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1846
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/5026

Einsatz von Lang-LKW in Brandenburg

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Die 10. Änderungsverordnung¹ für Lang-Lkw (LKWÜberlStVAusnV) trat am 14. November 2020 in Kraft. Darin hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mehr als 200 neue Strecken in die Positivliste aufgenommen. Unter anderem gab Brandenburg erstmals das gesamte Brandenburger Streckennetz für den verlängerten Sattelaufleger (Lang-LKW Typ 1 mit einer Gesamtlänge bis 17,88 Meter) frei. Lang-LKW der Klassen Typ 2 bis Typ 5 mit einer Gesamtlänge bis 25,25 Meter dürfen bislang nur die Strecken der Positivliste aus der Anlage zur Verordnung befahren. Trotz der größeren Länge darf auch der Lang-LKW die Gewichtsgrenze für Lastwagen auf deutschen Straßen nicht überschreiten. Gemäß § 34 StVZO² sind dies maximal 40 Tonnen Gesamtgewicht bzw. bei Transport von Schiffs- oder Bahn-Containern maximal 44 Tonnen. Gemäß § 3 LKWÜberlStVAusnV in Verbindung mit § 13 LKWÜberlStVAusnV dürfen Sattelzugmaschinen mit Sattelanhänger (Sattelkraftfahrzeug Typ 1) zunächst nur befristet bis 31. Dezember 2023 genutzt werden.

1. Wie viele LKW des Typs 1 sind aktuell in Brandenburg zugelassen?
2. Wie viele LKW der Typen 2 bis 5 sind aktuell in Brandenburg zugelassen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

In diesem Zusammenhang gilt es festzustellen, dass „der Lang-LKW“ kein für sich zugelassenes Fahrzeug ist. Es handelt sich bei den Lang-LKW immer um Kombinationen aus jeweils eigenständig zugelassenen Zugfahrzeugen und Anhängern. Sofern also die einzelnen Komponenten die in der StVZO aufgeführten Dimensionen nicht überschreiten, wird eine statistische Erfassung nicht erfolgen. Durch die LKWÜberlStVAusnV sind für einige spezielle Fahrzeugkombinationen erweiterte Längenmaße zulässig. Insofern ist auch hier eine gesonderte aktenkundige Begutachtung gemäß § 70 StVZO nicht erforderlich, so dass der Landesregierung keine Zulassungsstatistik für Lang-LKW vorliegt.

¹ Vgl. https://www.gesetze-im-internet.de/lkw_berlstvausnv/BJNR614410011.html, abgerufen am 03.02.2022

² Vgl. https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/_34.html, abgerufen am 03.02.2022

3. Wie viele LKW des Typs 1 sind zudem in Brandenburg im Einsatz, aber nicht in Brandenburg zugelassen, z. B. weil der Unternehmenssitz sich außerhalb Brandenburgs befindet?
4. Wie viele LKW der Typen 2 bis 5 sind zudem in Brandenburg im Einsatz, aber nicht in Brandenburg zugelassen, z. B. weil der Unternehmenssitz sich außerhalb Brandenburgs befindet?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die LKWÜberlStVAusnV beschreibt detailliert, welche Fahrzeugkombinationen welche Strecken und Fahrgebiete nutzen dürfen. So lange die Restriktionen der Verordnung eingehalten werden, erfolgt keine Erfassung der auf Brandenburger Territorium verkehrenden Fahrzeugkombinationen.

5. Plant die Landesregierung, künftig auch für LKW der Typen 2 bis 5 das gesamte Straßennetz Brandenburgs freizugeben?

Zu Frage 5: Nein. Dies ist außerdem aufgrund der bundesrechtlichen Rahmenbedingungen auch nicht möglich und steht nicht zur Debatte.

6. Wie viele Anträge von Unternehmen zur Aufnahme weiterer Strecken/Streckenabschnitte innerhalb des Brandenburger Straßennetzes in die Positivliste liegen dem MIL aktuell vor?

Zu Frage 6: Derzeit liegen der Landesregierung keine genehmigungsfähigen Anträge zur Aufnahme in das Positivnetz vor.

7. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über das bisherige Unfallgeschehen mit Lang-LKW der Typen 1 bis 5?

Zu Frage 7: In der bundesweit einheitlichen Straßenverkehrsunfallstatistik wird die Verkehrsbeteiligungsart Lang-LKW nicht statistisch erfasst.

8. Welche generellen Erkenntnisse, über Unfallgeschehnisse hinaus, liegen dem MIL zu Problemen im Zusammenhang mit Lang-LKW der Typen 1 bis 5 in außer- wie innerörtlichen Bereichen vor, z. B. im Bereich von plangleichen Knotenpunkten, Kreisverkehren oder Autobahn- bzw. Kraftstraßenanschlussstellen?

Zu Frage 8: Der Landesregierung liegen hierzu keine besonderen Kenntnisse vor.

9. Wie beurteilt die Landesregierung zum heutigen Zeitpunkt die nachfolgenden Thesen der Bundesanstalt für Straßenwesen³ in Bezug auf Lang-LKW bzw. welche eigenen Erkenntnisse liegen dem MIL nach nunmehr 15 Monaten seit Inkrafttreten der 10. Änderungsverordnung dazu vor?

a) Zwei Lang-LKW-Fahrten ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen LKW.

³ Vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lang-lkw-aenderungsverordnung.html>, abgerufen am 03.02.2022

- b) Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 Prozent.
- c) Kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur.
- d) Keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße.

Zu Frage 9: „Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist die praxisorientierte, technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung des Bundes auf dem Gebiet des Straßenwesens. Sie widmet sich den vielfältigen Aufgaben, die aus den Wechselwirkungen zwischen Mensch, Verkehr, Infrastruktur und Umwelt resultieren. Ihr Auftrag ist es, die Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Straßen zu verbessern.“⁴

In Erfüllung dieser Aufgabe hat die BASt den Lang-LKW Feldversuch intensiv wissenschaftlich begleitet, die geschilderten Effekte beobachtet und in dem Abschlussbericht zu dem Feldversuch niedergeschrieben. Die Erkenntnisse und die Expertise der BASt zu bezweifeln, erscheint aus hiesiger Sicht nicht angebracht.

10. Wie steht die Landesregierung einer Ausweitung des zulässigen Gesamtgewichtes solcher Lang-LKW auf bis zu 60 Tonnen gegenüber?

Zu Frage 10: Die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 60 Tonnen hätte im Besonderen auf die Brücken eine große Auswirkung. Sofern eine generelle Erhöhung auf 60 Tonnen Gesamtgewicht angeordnet werden sollte, müssen die Brücken entsprechend überprüft werden. Es ist davon auszugehen, dass eine Vielzahl der Bestandsbrücken dafür nicht ausreichend dimensioniert sind. Auch ist anzumerken, dass die Unterhaltungsaufwendungen aufgrund der zusätzlichen Belastung deutlich erhöht sein würde.

⁴ Vgl. https://www.bast.de/DE/BASt/BASt_node.html, abgerufen am 17.02.2022