

Bericht

Fulda, 19.12.2011

zu TOP II.2 der Kreistagssitzung am 19.12.2011

Feldversuch Lang-LKW

Berichts Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 20. November 2011

Der Kreisausschuss beantwortet den o. g. Berichts Antrag wie folgt (auf die beiliegende Hintergrundinformation zum Kreistagsantrag „Feldversuch Lang-LKW“ wird verwiesen):

1. Was sind die Kriterien des Feldversuches?

Das Bundesverkehrsministerium hat zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland gemeinsam mit der Wirtschaft den Masterplan Güterverkehr und Logistik aus dem Jahre 2008 mit einem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt. Der länderübergreifende Feldversuch mit Lang-LKW ist ein Bestandteil dieses Aktionsplanes, der zu einer effizienteren Ausgestaltung des Güterverkehrssystems beitragen und auf diese Weise den größtmöglichen Nutzen für den Logistikstandort Deutschland erzielen soll.

Der Feldversuch untersucht die Chancen und Risiken des Einsatzes von Lang-LKWs besonders mit Blick auf Umweltauswirkungen, Effizienzsteigerungen im Transport, Verkehrssicherheit und infrastrukturelle Auswirkungen.

In einem großflächigen Feldversuch soll überprüft werden, ob wissenschaftliche Einzeluntersuchungen den allgemeinen Praxisanforderungen entsprechen, um gesicherte Erkenntnisse für eine politische Entscheidung zu sammeln, damit eine Festlegung von Einsatzbedingungen innovativer Nutzfahrzeuge wie dem Lang-Lkw auf nationaler und auch auf EU-Ebene erfolgen können.

2. Nach welchen Kriterien wird das Ergebnis bewertet (Kosten-Nutzen, Umwelt, Konkurrenz zur Schiene, Verkehrsanbindungen, Instandhaltungskosten der Straßen, neue Anforderungen an Straßen/Kreisel,)?

Bekannt ist, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Evaluation des Feldversuches vornehmen wird. Verschiedenste Kriterien, wie z.B. Fahrzeugtechnik, Überholmöglichkeiten, Parkplatzsituationen etc. sind dabei von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu berücksichtigen. Die entsprechenden Vorgaben erfolgen durch den Bund, die BASt hat dazu derzeit ca. 14 externe Projekte laufen.

3. Welche Strecken im Landkreis Fulda sind vom Land Hessen als zulässige Strecken gemeldet?

Nach der Ersten Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge sind im Landkreis Fulda folgende Strecken freigegeben:

A 7 (beide Fahrrichtungen)

A 66 - SS Neuhof-Süd – B 40 – Fuldaer Dreieck – A 7

A 7 – AS Hünfeld/Schlitz – L 3176 – Schlitz-Fraunrombach

4. Welche Strecken sieht der Kreisausschuss im Landkreis als potentiell geeignet?

Es werden nur die Strecken abgefragt, für die ein „Bedarf“ vorhanden ist, d. h. Firmen müssen die Strecken zur Nutzung mit Lang-LKW benötigen und dies gegenüber dem Ministerium angezeigt haben.

Sollte dies der Fall sein, werden die gemeldeten Strecken vom HMWVL über die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) mit den jeweils betroffenen Kommunen abgestimmt und anschließend an das Bundesverkehrsministerium zur Aufnahme in das Streckennetz der Ausnahmeverordnung gemeldet.

Mit welchen Kommunen ein solcher Abstimmungsprozess erfolgt ist bzw. was die Kommunen in ihrer originären Zuständigkeit gemeldet haben, ist dem Landkreis nicht bekannt.

5. Welche Speditionsbetriebe aus der Region nehmen an dem Feldversuch teil?

Die Speditionsbetriebe sind nicht bekannt. Die Streckenmeldungen wurden von Seiten des HMWVL bewusst anonymisiert über die Branchenverbände (z.B. IHK) abgefragt. Lediglich bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gibt es eine Art „Anmeldeprozedere“ für die teilnehmenden Betriebe, damit diese ihrem Forschungsauftrag nachkommen kann. Wie sich die Speditionsbetriebe dort anmelden können, konnte von Seiten des HMWVL nicht gesagt werden.

Bei der BASt sind aktuell 18 Unternehmen mit insgesamt 31 Lang-LKW gemeldet. Eine Veröffentlichung der Firmen ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht vorgesehen.

6. Welche Auswirkungen werden erwartet auf künftige Straßenplanungen wie z.B. vierspuriger Ausbau einzelner Bundesstraßen?

Hierzu kann z.Zt. noch keine Aussage getroffen werden.

Beim Einsatz von Lang-Lkw geht es jedoch nicht um eine Erhöhung des Gesamtgewichtes auf der Straße. Der Lang-Lkw kommt – wie herkömmliche Lastzugkombinationen auch – mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t bzw. 44 t im kombinierten Verkehr aus. Im Feldversuch mit dem Lang-Lkw wird sich nur die Länge der Fahrzeugkombination ändern, die 25,25 m nicht überschreiten soll.

Der Einsatz von Lang-Lkw belastet daher die Straßeninfrastruktur nach ersten Einschätzungen weniger als herkömmliche Lkw, da sich das Gewicht auf mehrere Achsen verteilt. Während bei herkömmlichen Kombinationen das Gewicht von 5 Achsen getragen wird, sind es bei einem Lang-Lkw 7 bis 8 Achsen. Das hat eine günstigere Achslastverteilung zur Folge.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) schätzt, dass die Straßenbeanspruchung (Fahrbahnermüdung, Spurrinnen) dadurch um 30 Prozent je Lkw abnimmt, was zu einer längeren Nutzbarkeit führen könnte, und dadurch Kosten einsparen würde. Ob diese Effekte jedoch tatsächlich eintreten, soll gerade durch die Evaluation der Ergebnisse in einem großflächigen Feldversuch festgestellt werden. Die BASt geht derzeit davon aus, dass Mitte/Ende 2013 erste Evaluationsergebnisse vorliegen werden.

Dr. Heiko Wingefeld
Erster Kreisbeigeordneter