

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

(Einzelplan 12)

1 Auswirkungen von Lang-Lkw auf die Infrastruktur ausreichend untersuchen

(Kapitel 1201/1214)

Zusammenfassung

Das BMVI hat die Untersuchung der Auswirkungen von Lang-Lkw auf die Infrastruktur eingestellt, ohne bereits ausreichende Erkenntnisse gewonnen zu haben. Lang-Lkw sind mit einer Länge von bis zu 25,25 Meter länger als konventionelle Lkw (maximal 18,75 Meter), unterliegen aber den gleichen Gewichtsbeschränkungen. Das BMVI hatte den Betrieb von Lang-Lkw in einem Feldversuch vorübergehend ermöglicht. Es hatte dabei die Anzahl der eingesetzten Lang-Lkw erfasst und den Betrieb begleitend wissenschaftlich untersucht. Ab dem Jahr 2017 hatte es vier von fünf Lang-Lkw-Typen für den Regelbetrieb zugelassen. Zugleich hatte es die Datenerhebung sowie die begleitende wissenschaftliche Untersuchung zum Einsatz von Lang-Lkw eingestellt.

Im Feldversuch hatten sich das Parken auf Rastanlagen, zu kleine Nothaltebuchten und eine erhöhte Brandlast in Tunneln, das Durchfahren von Kreisverkehren, das Befahren von Baustellen und das Überholen auf Landstraßen als mögliche Probleme gezeigt. Der Feldversuch und seine begleitende wissenschaftliche Untersuchung hatten hierzu noch keine ausreichenden Erkenntnisse geliefert.

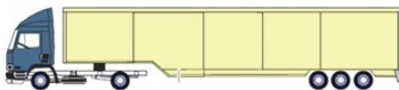
Der Bundesrechnungshof hält es für unerlässlich, dass das BMVI auch weiterhin die zahlenmäßige Entwicklung von Lang-Lkw erfasst. Bei deutlich steigender Anzahl muss es erneut die Folgen für die Infrastruktur und die Sicherheit des Verkehrs untersuchen. Nur so kann es rechtzeitig erkennen, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, und die Höhe der notwendigen Ausgaben für die Infrastruktur realistisch einschätzen.

1.1 Prüfungsfeststellungen

Lang-Lkw sind mit einer Länge von bis zu 25,25 Meter länger als konventionelle Lkw (maximal 18,75 Meter). Sie unterliegen aber den gleichen Gewichtsbegrenzungen und dürfen unter bestimmten Bedingungen bis zu 44 Tonnen wiegen. Trotz gleicher Gewichtsbegrenzungen sind Lang-Lkw tatsächlich im Durchschnitt schwerer als konventionelle Lkw. Sowohl mit als auch ohne Ladung bringen sie häufig mehr Gewicht auf die Straße. Es werden fünf Lang-Lkw-Typen unterschieden (Abbildung 1.1). Typ 1 befindet sich noch bis Ende des Jahres 2023 im Probebetrieb.

Abbildung 1.1

Mögliche Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen (Lang-Lkw-Typen 1 bis 5)



Typ 1: Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger (Sattelkraftfahrzeug) bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 Metern



Typ 4: Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern



Typ 2: Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern



Typ 5: Lastkraftwagen mit einem Anhänger bis zu einer Gesamtlänge von 24 Metern



Typ 3: Lastkraftwagen mit Untersetzachse und Sattelanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern

Quelle: Bundesanstalt für den Straßenverkehr (BASt).

Mit dem Einsatz von Lang-Lkw möchte das BMVI langfristig dem Güterverkehrswachstum auf der Straße und den damit verbundenen Umweltauswirkungen begegnen, insbesondere Kohlendioxid- und Feinstaub-Emissionen.

In den Jahren 2012 bis 2016 führte das BMVI einen bundesweiten Feldversuch zum Einsatz von Lang-Lkw durch. Die Bundesanstalt für den Straßenverkehr (BASt) war beauftragt, den Feldversuch begleitend wissenschaftlich zu untersuchen. Grundlage für den Feldversuch war eine Ausnahmereordnung, die Transportunternehmen erlaubte, längere als nach der Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) zulässige Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einzusetzen. Teilnehmende Transportunternehmen waren verpflichtet, der BASt insbesondere den eingesetzten Lang-Lkw-Typ und die Strecke anzuzeigen. Zu Beginn des Feldversuchs waren 38, am Ende 161 Lang-Lkw bei der BASt gemeldet. Dies entsprach 0,3 ‰ des mautpflichtigen Güterverkehrs. Eine Abmeldepflicht bestand nicht. Der Einsatz der Lang-Lkw war nur innerhalb eines bestimmten Streckennetzes zulässig. Das Streckennetz erweiterte das BMVI stetig.

Die BASt erkannte im Feldversuch verschiedene Problemfelder für die Infrastruktur sowie die Verkehrssicherheit. Dazu gehörten das Parken auf Rastanlagen, zu kleine Nothaltebuchten und eine erhöhte Brandlast in Tunneln, das Durchfahren von Kreisverkehren, das Befahren von Baustellen und das Überholen auf Landstraßen. Die BASt stufte die aus dem Betrieb von Lang-Lkw resultierenden Risiken abschließend als hinnehmbar ein, da sie auch künftig eine geringe Anzahl von Lang-Lkw erwartete. Zugleich stellte sie fest, dass zu einzelnen Fragen im Feldversuch keine belastbaren Aussagen möglich waren. Solche ließen sich erst durch einen langjährigen Regelbetrieb beantworten. Sie sah weiteren Untersuchungsbedarf.

Das BMVI überführte Lang-Lkw der Typen 3 bis 5 ab Januar 2017 und Lang-Lkw des Typs 2 ein Jahr später auf Grundlage der Ausnahmereordnung in den unbefristeten streckenbezogenen Regelbetrieb. Es stellte zugleich die Datenerhebung zum Einsatz der Lang-Lkw und die begleitende wissenschaftliche Untersuchung ein.

1.2 Würdigung

Der Bundesrechnungshof hat die Einführung des Regelbetriebs für Lang-Lkw sowie die Einstellung der Datenerhebung und der begleitenden wissenschaftlichen Untersuchung als verfrüht kritisiert. Die anhand des Feldver-

suchs und der begleitenden wissenschaftlichen Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse sind aus Sicht des Bundesrechnungshofes nicht ausreichend. Am Feldversuch hatten nur wenige Lang-Lkw auf einem eingeschränkten Streckennetz teilgenommen. Zudem lassen sich einige Fragestellungen erst bzw. verlässlicher im langjährigen Betrieb beantworten. So ist aus Sicht des Bundesrechnungshofes insbesondere der Bedarf an Lang-Lkw-Stellplätzen auf Rastanlagen ungeklärt. Gleiches gilt für die Entwicklung der Brandlast in Tunneln. Zudem bestehen weitere Unwägbarkeiten bei der Verkehrssicherheit. Insbesondere bei Überholvorgängen auf Landstraßen und beim Befahren von Baustellen ist das Verhalten überlanger Fahrzeuge aus Sicht des Bundesrechnungshofes nicht ausreichend untersucht. Zudem ist der Bedarf an größeren Nothaltebuchten nicht geklärt. Auch die BAST hat in ihrem Abschlussbericht zum Feldversuch auf weiteren Untersuchungsbedarf hingewiesen.

Der Bundesrechnungshof hat es daher für unerlässlich gehalten, dass das BMVI sowohl die genannten Problemfelder als auch die Beanspruchung der Infrastruktur, insbesondere der Brücken, weiter untersuchen lässt. Ob und inwieweit sich die Risiken verwirklichen, wird entscheidend davon abhängen, wie stark die Anzahl von Lang-Lkw steigen wird. Der Bundesrechnungshof befürchtet, dass das BMVI die Dynamik der Entwicklung unterschätzt. Er hält einen zunehmenden Einsatz von Lang-Lkw für wahrscheinlich. Er hat dem BMVI daher empfohlen, die Datenerhebung und die begleitende wissenschaftliche Untersuchung durch die BAST fortzuführen. Nur so könne es die Anzahl der eingesetzten Lang-Lkw sowie ihre Auswirkungen auf und Anforderungen an die Infrastruktur frühzeitig erkennen. Dies seien wesentliche Informationen, um erforderliche Maßnahmen rechtzeitig ergreifen und notwendige Ausgaben realistisch einschätzen zu können.

Zudem sollte das BMVI prüfen, ob der vermehrte Einsatz von Lang-Lkw im nachgeordneten Straßennetz unter Verkehrssicherheitsaspekten und bei Verkehrsabläufen zu Problemen führt.

1.3 Stellungnahme

Das BMVI hat dem Vorwurf der verfrühten Einführung des Regelbetriebs von Lang-Lkw sowie der verfrühten Einstellung der Datenerhebung und der begleitenden wissenschaftlichen Untersuchung widersprochen. Die Ergebnisse der begleitenden wissenschaftlichen Untersuchung während des Feldversuchs seien nach seiner Auffassung ausreichend gewesen. Eine weitere Datenerhebung sei nicht geboten. Zudem seien Lang-Lkw genauso wie herkömmliche Lkw im Regelbetrieb zugelassen. Eine Meldepflicht ließe sich daher nicht mehr rechtfertigen. Belastende Regelungen in der Ausnahmereverordnung hielt das BMVI für rechtlich problematisch. Das BMVI plant die Länder aufzufordern, für Lang-Lkw geeignete Rastanlagen und autobahnnaher Autohöfe zur Aufnahme in das für Lang-Lkw freigegebene Streckennetz zu melden.

Auf die Empfehlung des Bundesrechnungshofes, die Folgen eines vermehrten Lang-Lkw-Einsatzes für das nachgeordnete Straßennetz unter Verkehrssicherheitsaspekten und bei Verkehrsabläufen zu prüfen, sowie auf weitere aufgezeigte Risiken ist das BMVI nicht eingegangen.

1.4 Abschließende Würdigung

Der Bundesrechnungshof hält daran fest, dass sich das BMVI auch künftig einen Überblick über die Anzahl der eingesetzten Lang-Lkw und der wesentlichen Strecken verschaffen sollte. Der Bundesrechnungshof hält eine weitere Datenerhebung als Grundlage für die begleitende wissenschaftliche Untersuchung auch rechtlich für möglich. Soweit das BMVI davon ausgeht, dies – anders als den Regelbetrieb der Lang-Lkw – nicht in der Ausnahmereverordnung regeln zu können, sollte es andere rechtliche Möglichkeiten prüfen, wie z. B. die Verortung in der StVZO.

Eine weitere begleitende wissenschaftliche Untersuchung durch die BAST ist aus Sicht des Bundesrechnungshofes bei einer deutlich steigenden Anzahl von Lang-Lkw erforderlich. Nur so kann das BMVI die Auswirkungen auf und die Anforderungen an die Infrastruktur frühzeitig erkennen. Mit gesicherten Erkenntnissen kann es dafür sorgen, dass die Infrastruktur verfügbar bleibt,

und die benötigten Haushaltsmittel verlässlich einplanen. Das BMVI benötigt Fakten und nicht nur Vermutungen, um sachgerechte Entscheidungen treffen zu können. Es sollte daher unverzüglich die rechtlichen Voraussetzungen schaffen und mit der weiteren Datenerhebung beginnen.