

Gigaliner

# Lang-Lkw dürfen in Bremen nicht überall lang

Senat ist gegen uneingeschränkte Freigabe des gesamten Streckennetzes und kassiert dafür Kritik von der FDP



DIE BUNDESREGIERUNG HATTE DEN EINSATZ VON LANG-LKW IM ZEITRAUM VON 2012 BIS 2016 GETESTET. SEIT JAHRESBEGINN HABEN DIE LÄNDER DIE MÖGLICHKEIT ZUR UNEINGESCHRÄNKTEN FREIGABE DES GESAMTEN STRECKENNETZES FÜR LANG-LKW.

Bremen. Das Land Bremen ist zwar eine der größten Logistik-Drehscheiben in Deutschland, aber die Rahmenbedingungen sind für diese Branche nicht optimal – zumindest aus Sicht der Befürworter von Lang-Lkw. So hat sich Bremen nicht für die uneingeschränkte Freigabe des gesamten Streckennetzes im Bundesland für Gigaliner ausgesprochen. Hamburg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen und Nordrhein-Westfalen haben dagegen den Einsatz des verlängerten Sattelauflegers mit 17,80 Metern Länge flächendeckend in ihren Ländern genehmigt. Das geht aus einer Vorlage hervor, die der Senat an diesem Dienstag erhält. Die Kleine Anfrage dafür hatte die FDP-Fraktion gestellt.

Die Bundesregierung hatte den Einsatz von Lang-Lkw im Zeitraum von 2012 bis 2016 getestet. Bremen hatte an diesem Feldversuch nicht teilgenommen, als allgemeine Übereinkunft jedoch das Autobahnnetz für die Gigaliner freigegeben, damit die Häfen und das Güterverkehrszentrum erreichbar sind. Diese Regelung gilt auch weiterhin.

Zum Jahreswechsel hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) dann den Versuch zur Regel gemacht und damit den Ländern die Möglichkeit zur uneingeschränkten Freigabe des gesamten Streckennetzes für Lang-Lkw eingeräumt. Dass Bremen da nicht mitmacht, begründet der Senat unter anderem damit, dass es beispielsweise keine Nothaltebuchten gebe, die für die Gigaliner ausreichend lang wären. "Dies kann in einer Notfallsituation Menschenleben gefährden", heißt es in der Vorlage. Außerdem müsste sichergestellt werden, dass die Anzahl der Achsen von Lang-Lkw im Fahrtbetrieb nicht reduziert werden dürfe, weil daraus eine stärkere Beanspruchung der Straßen resultieren würde.

Für seine Argumentation legt der Senat den Abschlussbericht zum Feldversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen zugrunde. Zwar komme der Bericht insgesamt zu einem positiven Ergebnis – etwa durch weniger Kraftstoffverbrauch durch eingesparte Lkw-Fahrten –, aber es gebe noch zu viele Ungereimtheiten, die gegen einen flächendeckenden Einsatz des Lang-Lkw sprechen. Laut Senat hat unter anderem erst Ende März die Verkehrsministerkonferenz den Bund gebeten zu prüfen, ob der Lang-Lkw ohne Einschränkung und zusätzlichen Aufwand mit den bereits existierenden sogenannten Taschenwagen der Eisenbahn kompatibel ist. Das Ergebnis dieser Prüfung stehe noch aus. In Bremen werde Schwarzmalerei betrieben, sagte die Bremer FDP-Fraktion auf Nachfrage des WESER-KURIER. Der Abschlussbericht habe gezeigt, dass der Feldversuch für Lang-Lkw ein voller Erfolg sei: "Er war so erfolgreich, dass in nahezu allen anderen Bundesländern die flächendeckende Nutzung von Lang-LKW freigegeben wurde. Die Chancen überwiegen eindeutig", stellen die Liberalen fest. Nur Bremen verkenne das Potenzial. Es dränge sich der Verdacht auf, dass hier aus ideologischen Gründen gehandelt werde. Gerade als Logistikstandort sei es nicht nachvollziehbar, dass Bremen sich gegen eine flächendeckende Nutzung von Lang-Lkw ausspreche.

Den ansässigen Unternehmen werde dadurch ein Bärendienst erwiesen. "Jetzt sollte es darum gehen, die letzten Fragen zu klären und mittelfristig auch in Bremen den stärkeren Einsatz von Lang-Lkw zu ermöglichen", fordert die FDP-Fraktion. Bremen biete sich hervorragend als Testlabor an. "Es ist an der Zeit, den Chancen mehr Gewicht als den Risiken zu geben."

Eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit sieht der Senat nicht:  
Dem Senator für Umwelt und Verkehr würden derzeit keine Anträge des  
Bremer Speditions- und Logistikgewerbes für den Einsatz von Lang-  
Lkw vorliegen. Entsprechend schätze der Senat den Bedarf für die Frei-  
gabe weiterer Strecken gering ein.

---