

**Rede  
des Fraktionssprechers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

**Gerd Will, MdL**

zu TOP Nr. 21

Erste Beratung

**Der Lang-Lkw gehört zum Logistikstandort und  
Transitland Niedersachsen!**

Antrag der Fraktion der FDP – Drs. 17/7272

während der Plenarsitzung vom 02.02.2017  
im Niedersächsischen Landtag

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Anrede,

der Einsatz von Lang-Lkw in Deutschland wurde durch einen fünfjährigen Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums in einer Reihe von Bundesländern getestet. Dazu gehörte auch Niedersachsen.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Herbst 2016 einen Abschlussbericht zu den Ergebnissen des Feldversuches veröffentlicht. Darin wird den Lang-Lkw durchaus Praxistauglichkeit bescheinigt, allerdings werden auch Risiken genannt.

Nunmehr hat Bundesverkehrsminister Dobrindt die Lang-Lkw ab dem 1. Januar 2017 bundesweit und dauerhaft auf den dafür geeigneten Strecken zugelassen.

Zwischenzeitlich haben 14 Bundesländer auf einzelnen Strecken den unbefristeten Regelbetrieb von Lang-Lkw ermöglicht, darunter auch das Land Niedersachsen. Angrenzende Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen, obwohl es nicht am Feldversuch teilgenommen hat, ermöglichen nun auch den Regelbetrieb. Das Gleiche gilt für die Niederlande.

Anrede,

der flächendeckende Einsatz von Lang-Lkw macht nur dann Sinn, wenn sich auch alle Bundesländer daran beteiligen. Das gilt insbesondere auch für Niedersachsen als Logistikkreuzung und wichtiges Transitland.

Kritisch ist durchaus anzumerken, dass durch den Einsatz von Lang-Lkw zusätzlich 1,7 Millionen Lkw-Fahrten jährlich entstehen werden, was bundesweit circa 7 000 Fahrten pro Tag entspricht. Der ökologische positive Effekt der Einführung von Lang-LKW wird dadurch relativiert.

Außerdem ergibt sich beim Transportpotenzial von geschätzten 8 Milliarden Tonnenkilometern jährlich ein logistischer Effekt zu Lasten des Güterschienenverkehrs. Das ist aus gesamtverkehrspolitischer Betrachtung

jedoch nicht wünschenswert. Sinnvoll ist es daher, dass der Bund den Schienengüterverkehr so begleitet, dass fairer Wettbewerb gesichert bleibt.

Ein weiterer Aspekt, der jetzt beim Einsatz von Lang-Lkw berücksichtigt werden muss, ist der Ausbaustand der ausgesuchten Strecken. Hierbei sind die Länge der Nothaltebuchten, Abbiegespuren, Einfädelungsspuren und Durchmesser von Kreisverkehren zu nennen und nicht nur, so wie in dem eingebrachten Antrag der FDP verkürzt gefordert, die Verfügbarkeit von Parkplätzen entlang der Strecken

Anrede,

der uns vorliegende FDP-Antrag geht selbst davon aus, dass eine Reihe von Voraussetzungen an Bundesfernstraßen derzeit nicht erfüllt sind.

Aber schlank fordern kann man ja, obwohl man selbst den Fahrversuch in der Vergangenheit mit auf den Weg gebracht, aber gleichzeitig die Voraussetzungen dafür über Jahre nicht geschaffen hat.

Der FDP-Antrag ist ein Sammelsurium von Forderungen und Wünschen. Viele Themen sind bereits durch die Landesregierung durch Regierungshandeln auf den Weg gebracht. Vieles ist überflüssig und stellt die Verkehrspolitik auf der Straße auf den Kopf, nach dem Motto: „Fordern für den Lang-Lkw – wie auch immer!“

Den Lang-Lkw pauschal und kritiklos zur „besseren Wahl für Niedersachsen“ zu erklären, greift zu kurz und entspricht nicht unserem Verständnis einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik, die sämtliche Verkehrsträger in den Blick nimmt und mit Weitsicht zukunftssträchtige Gesamtlösungen erarbeitet.

In Anbetracht dieser Erwägungen ist der vorliegende Antrag überflüssig, und wir werden ihn folgerichtig in den weiteren Beratungen nicht unterstützen.