

Positionspapier

zur Überführung des Feldversuchs mit Lang-Lkw in den Regelbetrieb

Als Spitzenverband repräsentiert der **Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL)** durch 16 Landesverbände etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit mehr als 530.000 Beschäftigten, mehrheitlich größere mittelständische, inhabergeführte Speditionen mit und ohne eigene Fuhrparks sowie global agierende Logistikkonzerne. Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfracht, See- und Binnenschifffahrt).

Der DSLVL

- betrachtet den Lang-Lkw in sämtlichen Typ-Varianten als zukunftsweisendes Fahrzeugkonzept. Seine ökonomischen und ökologischen Vorteile tragen dazu bei, das zukünftige Verkehrswachstum auf der Straße zu bewältigen und Logistikprozesse nachhaltig zu gestalten. Der Lang-Lkw ist wirtschaftlich, umweltfreundlich und verkehrssicher.
- fordert die generelle Zulassung aller bisher am Feldversuch teilnehmenden modularen Typen des Lang-Lkw auf einem flächendeckenden Streckennetz auf Basis einer unbefristeten Ausnahmeverordnung zum 1. Januar 2017.
- unterstützt die Anbindung bedeutender Gewerbegebiete von Handel und Industrie sowie speditionell betriebener Umschlagdepots und Logistik-Hubs an das Positivnetz, damit der Lang-Lkw seine Effizienzvorteile optimal entfalten kann. Die Zufahrt zu Terminals des Kombinierten Verkehrs auch in den See- und Binnenhäfen muss für Lang-Lkw generell erlaubt sein.
- unterstützt die EU-rechtskonforme Zulassung des verlängerten Sattelaufhängers auf dem gesamten deutschen Straßennetz auf Grundlage einer dauerbefristeten Ausnahmeverordnung. Auch der verlängerte Sattelaufhängen ist Bestandteil des Konzepts Lang-Lkw, dessen Einsatz beschränkungslos möglich sein muss.
- hält an der Gewichtslimitierung von 40 Tonnen fest. Das im Feldversuch verankerte technisch hohe Sicherheitsniveau sollte ebenso wie die für Fahrer vorgeschriebene Zusatzausbildung im Regelbetrieb aufrechterhalten werden.
- unterstützt die Eignung des Lang-Lkw für den Kombinierten Verkehr als Zulassungsvoraussetzung für den Regelbetrieb. Die Gewichtsobergrenze von 44 Tonnen im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr sollte dabei Bestand haben.
- fordert die Zulassung des Lang-Lkw auch für den internationalen Straßengüterverkehr. Solange bestehendes EU-Recht den genehmigungsfreien, grenzüberschreitenden Einsatz von Lang-Lkw innerhalb der EU nicht eindeutig zulässt, sollte der Einsatz zumindest zwischen solchen Mitgliedstaaten möglich sein, die den Betrieb bereits heute für den nationalen Verkehr erlauben.

Der Lang-Lkw ist bereit für den Regelbetrieb

Der Anfang 2012 für eine Dauer von fünf Jahren angelegte Feldversuch mit Lang-Lkw läuft Ende 2016 aus. Mittlerweile beteiligen sich **59 Unternehmen**, die **158 Fahrzeugkombinationen** in fünf verschiedenen Typenvarianten auf einem **ausgewählten Straßennetz von fast 11.600 Kilometer** Länge einsetzen. Der Feldversuch Lang-Lkw erstreckt sich heute auf **13 Bundesländer**. Lediglich Berlin, das Saarland und Rheinland-Pfalz sperren sich noch gegen den Versuch.

Im Jahr 2016 wurden weitere Streckenabschnitte zum bestehenden Versuchsnetz (Positivliste) hinzugefügt. Das Netz besteht aus Abschnitten von Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Teilen des nachgeordneten Straßennetzes. Über die Neuaufnahme weiterer Streckenabschnitte entscheiden die Bundesländer auf Antrag der Wirtschaft.

Rechtliche Grundlage für den Feldversuch mit Lang-Lkw ist die **Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LkwÜberlStVAusV)**. Hierin werden höchstzulässige Längen der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in Abweichung von der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO) sowie die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge und Fahrer geregelt. Sie enthält die Auflistung aller für den Feldversuch zugelassenen Streckenabschnitte. Während der Dauer des Feldversuchs wurde die Positivliste nach Aufnahme neuer Streckenabschnitte regelmäßig im Rahmen von Änderungsverordnungen zur **LkwÜberlStVAusV** neu veröffentlicht. **Die Verordnung läuft zum 31. Dezember 2016 aus.**

Dieser dynamische Versuchsaufbau war entscheidend für ein kontinuierliches Anwachsen des zugelassenen Streckennetzes und die Integration wichtiger Verkehrsrelationen in den Feldversuch. In den vergangenen fünf Jahren konnten die Teilnehmer die **neuen Fahrzeugkombinationen in ihre Prozesse integrieren** und im betrieblichen Alltag testen. In den logistischen Abläufen hat sich das neue **Fahrzeugkonzept** ebenso **bewährt wie in Fragen der allgemeinen Verkehrs- und Betriebssicherheit**.

Positivnetz flächendeckend ausbauen

Alle Typ-Varianten des Lang-Lkw sind **zukunftsweisende Fahrzeugkonzepte**, die dazu beitragen, das für die Straße prognostizierte Verkehrswachstum zu bewältigen und Logistikprozesse nachhaltiger zu gestalten. Der Lang-Lkw ist **wirtschaftlich, umweltfreundlich und verkehrssicher**.

Zu diesem Ergebnis ist bereits der Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über den Feldversuch Lang-Lkw gekommen, der im September 2014 veröffentlicht wurde. Auch in dem für Ende 2016 angekündigten Endbericht zum Feldversuch Lang-Lkw sind keine kritischen Einwände gegen den Lang-Lkw zu erwarten.

Nachdem der Lang-Lkw seine Praxistauglichkeit im Feldversuch ausreichend bewiesen hat, sind die innovativen Fahrzeugkonzepte im Regelbetrieb ab 1. Januar 2017 zuzulassen. Bedeutende Gewerbegebiete sowie speditionell betriebene Umschlagdepots und zentrale Logistik-Hubs müssen einen Anschluss an das Positivnetz erhalten. Ebenso muss die Zufahrt zu Terminals des Kombinierten Verkehrs auch in See- und Binnenhäfen generell für Lang-Lkw zugelassen sein.

Argumente für eine allgemeine Zulassung des Lang-Lkw

- Bei 80 Prozent aller Straßen Transporte ist nicht das zulässige Fahrzeuggewicht, sondern das Ladevolumen limitierender Faktor für die Fahrzeugauslastung. Auch für den Lang-Lkw kann das zulässige Gesamtgewicht auf 40 Tonnen begrenzt werden. Die im Vergleich zu konventionellen Lkw **höhere Achszahl** verteilt Fahrzeug- und Ladungsgewicht auf mehrere Achsen, was zu einer **geringeren Abnutzung der Fahrbahnoberflächen** führt.
- Der Lang-Lkw verfügt über ein **bis zu 50 Prozent größeres Ladevolumen als konventionelle Lkw**. Zwei Lang-Lkw können drei konventionelle Lastzüge ersetzen, wodurch sich **Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß um bis zu 25 Prozent reduzieren**.
- Der **Lang-Lkw bietet ein Höchstmaß an Sicherheit**. Nach §5 LKWÜberlStVAusN ist das System mit Spurhalteassistent, Abstandsregeltempomat, ESP, ABS, Rückfahrkameras und weiteren sicherheitstechnischen Einrichtungen ausgerüstet. **Höhere Anforderungen an die Fahrer sind ebenfalls rechtlich vorgeschrieben**. Lang-Lkw haben einen um **bis zu acht Meter reduzierten Bremsweg** gegenüber konventionellen Lastzügen.
- Der Lang-Lkw ist vor allem geeignet für Stückgüter und Volumenpartien, also Gütern, für die die Schiene nur wenige Transportlösungen anbietet. Somit sind **keine Verlagerungseffekte zu erwarten**. Gleichzeitig lässt sich **der Lang-Lkw problemlos in den Kombinierten Güterverkehr integrieren**. Seine grundsätzliche Einsetzbarkeit im Kombinierten Verkehr ist gem. § 6 LKWÜberlStVAusN sogar vorgeschrieben.

Beispiele für den Einsatz des Lang-Lkw

Der Lang-Lkw kann seine ökonomisch-ökologischen Stärken vor allem in folgenden Einsatzgebieten entfalten:

- **Systemverkehre der Stückgutlogistik und der Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP)**
Meist nachts verkehrende, zeitlich getaktete Liniendienste zwischen Depots, Hubs und sonstigen Umschlagspunkten von Spediteuren und Unternehmen der KEP-Branche, die kleingewichtige Sendungen bis 3.000 kg verschiedener Versender für unterschiedliche Empfänger bündeln, sind ein prädestiniertes Einsatzgebiet für den Lang-Lkw.

Systemverkehre / Stückgutlogistik:

Stückgüter sind durch heterogene Gütermengen in unterschiedlichen Gebinden und Verpackungen (Fässer, Säcke, genormte Transportbehältnisse etc.) in einem Gewichtsbereich von 30 bis 3.000 Kilogramm gekennzeichnet. Im Rahmen der Stückgutlogistik werden verschiedene Packstücke unterschiedlicher Versender und verschiedener Empfänger zu einer gemeinsamen Sendung zusammengefasst. In den Umschlagslagern (Depots) und Hubs der Speditionen werden die Sendungen nach Verkehrsrelationen für den sogenannten Hauptlauf gebündelt und am Zielort in einem weiteren Umschlagsdepot getrennt und an den Empfänger mit kleineren Nahverkehrsfahrzeugen zugestellt. Die Verkehre in den Hauptläufen zwischen den Umschlagdepots erfolgen meistens in der Nacht nach einem getakteten Fahrplan (Systemverkehre).

- **Direktversorgung von Industrie und Handel**
Transporte großer Mengen Stückgut oder von Teilpartien zwischen den Logistiklagern und Produktionsstätten von Handel und Industrie, die außerhalb urbaner Zentren liegen, eignen sich besonders für den Lang-Lkw. Befördert werden Güter wie Bekleidung, Haushalts- und Unterhaltungstechnik, Dämmstoffe, Verpackungen, Möbel oder Produktionsteile für die Automobilindustrie. Zudem finden Shuttleverkehre zwischen Umschlagzentren statt.
- **Vor- und Nachlauftransporte zum Kombinierten Güterverkehr**
Der Lang-Lkw bedient auch den Kombinierten Verkehr, sofern **die Zufahrt zu den Umschlagbahnhöfen sowie den See- und Binnenhäfen ohne Beschränkung möglich ist.**

EU-Rechtskonformität herstellen

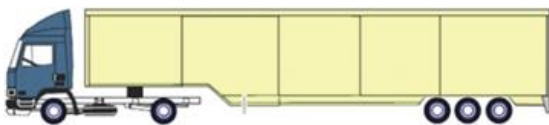
Der Regelbetrieb für sämtliche Varianten des Lang-Lkw muss unbedingt aufgenommen werden. **Neben den verschiedenen Typen des modularen Fahrzeugkonzepts sollte auch die Version „verlängerter Sattelauflieger“ in allen Bundesländern zugelassen werden.**

Die Grundlagen zum Regelbetrieb im Rahmen des deutschen Straßenverkehrsrechts müssen den rechtlichen Vorgaben der **Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr** entsprechen.

1. Der Lang-Lkw als modulares Konzept

Gemäß Artikel 4 Absatz 4 der EU-Richtlinie 96/53/EG dürfen die Mitgliedstaaten Lang-Lkw im Rahmen bestimmter Tätigkeiten im nationalen Verkehr zulassen. Die eingesetzten Fahrzeugkomponenten (Zugfahrzeug, Anhänger und Sattelauflieger) müssen jede für sich so beschaffen sein, dass sie die höchstzulässigen Abmessungen einhalten. Dabei handelt es sich um gängige Fahrzeugkomponenten, die als Kombination (modulares Konzept) konventionelle Fahrzeuglängen überschreiten.

Varianten des Lang-Lkw nach § 3 LkwÜberlStVAusnV



1. Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger (Sattelkraftfahrzeug) bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 m



2. Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsenanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 m



3. Lastkraftwagen mit Untersetzachse und Sattelanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 m



4. Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 m



5. Lastkraftwagen mit einem Anhänger bis zu einer Gesamtlänge von 24,00 m

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Die Aufnahme des **Regelbetriebs für den Lang-Lkw als modulares Konzept** sollte auf Basis einer **Novellierung der für den Feldversuch geltenden Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusnV)** erfolgen. Dafür muss die Verordnung entfristet und die Definition des Streckennetzes überarbeitet werden.

2. Der verlängerte Sattelaufleger

Im Rahmen des Feldversuchs ist der verlängerte Sattelaufleger auf Grundlage der LKWÜberStVAusnV heute in Betrieb. Für eine Zulassung im Regelbetrieb reicht die rechtliche Basis jedoch nicht aus, da **der verlängerte Sattelzug nicht der Definition des modularen Konzepts gemäß Artikel 4 Absatz 4 der EU-Richtlinie 96/53/EG genügt.**

Die Möglichkeit für seinen Einsatz bietet hingegen **Artikel 4 Absatz 5 der EU-Richtlinie.** Die Mitgliedstaaten dürfen danach zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und die Anforderungen der Richtlinie nicht einhalten, **während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden** können.

Für die nationale Umsetzung in Deutschland bedeutet dies, dass der verlängerte Sattelaufleger auf der rechtlichen Grundlage einer befristeten Ausnahmereverordnung **begrenzt auf den innerdeutschen Verkehr eingesetzt werden** könnte. Die Verordnung muss nach ihrem Auslaufen insofern regelmäßig mit einer neuen Frist versehen werden, um einen **Dauereinsatz des Lang-Sattelzugs zu ermöglichen.**

Regeln für den Einsatz beibehalten

Das für die kommenden Jahre prognostizierte rasante Anwachsen des Güteraufkommens ist nur durch eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger zu bewältigen. Der Lang-Lkw ist dabei unverzichtbar.

Die im Feldversuch festgelegten und erprobten technischen Voraussetzungen für den Einsatz von Lang-Lkw sollten bei einer Überführung in den Regelbetrieb beibehalten werden. Dies gilt für Fahrzeugabmessungen und -gewichte, Sicherheitsanforderungen sowie die Qualifikation der Fahrer.

Die Grundregel bleibt: Fernverkehr Ja – Innenstädte Nein!

Auch in einem erweiterten Positivnetz, das die wichtigsten logistischen Knotenpunkte der verladenden Wirtschaft und die Umschlagzentren der Logistikdienstleister miteinander verbindet, sollte der **Lang-Lkw für die Belieferung innerstädtischer Standorte weiterhin nicht eingesetzt werden.**

Internationale Verkehre ermöglichen

Deutschland als Ex- und Importland ist Versender und Empfänger großer Warenströme, die zu einem großen Teil über die Straße transportiert werden. Insbesondere **im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr liegt ein großes Potenzial für den Einsatz von Lang-Lkw.**

Solange der Regelungsgehalt der Richtlinie 96/53/EG für den genehmigungsfreien grenzüberschreitenden Einsatz von Lang-Lkw innerhalb der EU nicht eindeutig ist, sollte sich die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission dafür einsetzen, dass der **Lang-Lkw zumindest im Verkehr zwischen solchen Mitgliedstaaten der EU eingesetzt werden darf, die ihn bereits heute im nationalen Verkehr zulassen.**

Berlin, 21. September 2016

=====
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156
10117 Berlin

www.dslv.org

Kontakt: Dr. Christoph Sokolowski, Leiter Politik und Kommunikation

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0)30 40 50 228-912
E-Mail: CSokolowski@dslv.spediteure.de