

Lang-Lkw Klarheit schaffen >

Das Deutsche Verkehrsforum

Unser Mandat

Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren für Wachstum und Wohlstand in Deutschland und Europa. Um Mobilität zu sichern und auszubauen, haben sich über 170 deutsche und europäische Unternehmen und Verbände im Deutschen Verkehrsforum vereint.

Das Deutsche Verkehrsforum ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Als Interessenvertretung aller Verkehrsträger geben wir Impulse für den politischen Willensbildungsprozess. Gegenüber Entscheidungsträgern in Berlin und Brüssel treten wir nachdrücklich für Wettbewerb und Bürokratieabbau ein.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wissenschaft, Medien und Öffentlichkeit ist das Deutsche Verkehrsforum kompetenter Wissensmanager und überparteiliche Plattform zugleich. Wir verstehen uns als »Anwalt für Mobilität« und setzen uns konsequent für ein integriertes Verkehrssystem ein, das leistungsstark, kundenorientiert, bezahlbar, ressourcenschonend und umweltfreundlich ist.

Unser Ziel

Unser Ziel ist es, das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Leistungspotenzial von Mobilität in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche zu verbessern. Dazu gehören:

- > Sicherung des Verkehrsstandortes Deutschland durch zukunftsgerechte Infrastruktur, Bürokratieabbau und fairen Wettbewerb;
- > Schaffung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastruktur durch Investitionen der öffentlichen Hand auf hohem verstetigten Niveau und Einbindung privater Partner;
- > Intelligente Vernetzung durch standardisierte Schnittstellen und reibungslosen Datenaustausch;
- > Förderung von Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Sicherheit durch Innovation und technischen Fortschritt.



1. Mehr Effizienz im Straßengüterverkehr

Effizienter Güterverkehr und eine funktionierende Logistik sind ein wichtiger Garant für Arbeitsplätze, Wohlstand, und die Warenversorgung der Bürger in Deutschland. Als Exportnation profitiert unser Land nachhaltig vom ungebrochenen Wachstumstrend nationaler und internationaler Warenströme, der sich künftig noch erhöhen wird. Das Bundesverkehrsministerium prognostiziert bis 2025 eine Steigerung des Straßengüterverkehrs gegenüber dem Jahr 2004 um gut 70 Prozent. Diese Entwicklung stellt uns jedoch vor die Herausforderung, die negativen Effekte des Güterverkehrs weiterhin vom Wachstum zu entkoppeln. Lärm, Emissionen und andere Umweltbelastungen sind trotz Zunahme der Verkehrsströme zu verringern.

Politik und Wirtschaft sind gefordert, das Güterverkehrssystem in Deutschland noch effizienter zu gestalten. Ein zu prüfender Weg, Güterverkehre in einem vernetzten System effizienter abzuwickeln, kann der begrenzte Einsatz von neuen standardisierten Nutzfahrzeugkonzepten mit größerer Länge sein, die sich nahtlos in den Kombinierten Verkehr (KV) einpassen lassen. Dabei müssen Risiken für die Verkehrssicherheit und Belastungen der Infrastruktur zuverlässig ausgeschlossen werden.

Die Veränderung von Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr kann zu einer Gefährdung von Teilen des Schienengüterverkehrs (Einzelwagen, Kombiniertes Verkehr) führen. Durch Festlegung entsprechender Rahmenbedingungen sollten ko-modale Lösungen geschaffen und damit Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße vermieden werden.

2. Anforderungen an den Einsatz von neuen Nutzfahrzeugkonzepten

Nach einer von der Bundesregierung angestrebten ausreichenden Erprobung kann ggf. die Zulassung solcher neuer Nutzfahrzeugkonzepte in Deutschland auf fest definierten Routen und nach stringent definierten Kriterien erfolgen. Neue Nutzfahrzeugkonzepte müssen grundsätzlich folgenden Anforderungen genügen:

Maße und Gewichte:

- eingesetzt werden kann nach erfolgreicher Erprobung der so genannte Lang-Lkw, d.h. eine Kombination von standardisierten Fahrzeugmodulen, die eine maximale Länge von 25,25 m nicht überschreitet;
- das Gesamtgewicht des Lang-Lkw soll im Regelbetrieb 40 t bzw. im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs die heute schon bewährten 44 t nicht überschreiten.

Infrastruktur:

- der Lang-Lkw muss auf der bestehenden Infrastruktur sicher und schonend betrieben werden können, d.h. Achslasten und damit die Straßenbeanspruchung sind gegenüber herkömmlichen Lkw zu verringern;
- die Tragfähigkeit und die Dauerfestigkeit der bestehenden Brückenbauwerke muss berücksichtigt werden;
- für Lang-Lkw müssen ausreichende und sichere Parkflächen an den Bundesautobahnen zur Verfügung stehen;
- infrastrukturelle Anpassungen an Bahnübergängen und in Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) sind für den Einsatz von Lang-Lkw notwendig.

Sicherheit:

- Lang-Lkw müssen mit allen derzeit am Markt in Serie verfügbaren aktiven und passiven Sicherheitssystemen, wie z. B. Fahrerassistenzsystemen zur Abstandshaltung, Spurhaltung, geregelttem Bremssystem (EBS), Antischlupfregelung oder Elektronisches Stabilisierungsprogramm (ESP) ausgestattet sein;
- die Fahrstabilität des Lang-Lkw muss in allen Fahrsituationen gewährleistet sein; Bremswege dürfen sich nicht verlängern;
- sämtliche Anforderungen an die Einhaltung von Schleppkurven müssen eingehalten werden, damit Lang-Lkw Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehre, Bahnübergänge und KV-Terminals problemlos befahren können;
- Zuverlässigkeit, mehrjährige Berufserfahrung und geeignetes Training der Fahrzeugführer muss den sicheren Umgang mit Lang-Lkw sicherstellen.

Vernetzung:

- der Einsatz des Lang-Lkw muss ko-modale Lösungen und damit auch die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs fördern; negative Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr oder die Veränderung des Modal-Split zulasten des Schienenverkehrs sind zu vermeiden;
- die Fahrzeugkomponenten und/oder Aufbauten des Lang-Lkw müssen im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene/Wasserstraße transportierbar, kranbar und uneingeschränkt kompatibel zu vorhandenen KV-Tragwagen sein;
- Zufahrtsmöglichkeiten zu den Terminals des Kombinierten Verkehrs müssen gegeben sein.

3. Anforderungen an den Feldversuch der Bundesregierung

Um Klarheit zu gewinnen, inwieweit der Lang-Lkw diese Anforderungen erfüllen kann, strebt die Bundesregierung einen umfangreichen großflächigen Praxistest an. Die Ergebnisse aus ersten regional begrenzten Pilotprojekten mit neuen Nutzfahrzeugkonzepten sollen so ergänzt und verdichtet werden.

Der Einsatz von Lang-Lkw soll in einem großflächigen Feldversuch unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft werden. Dadurch können die Sicherheit, Praxistauglichkeit, Effizienz und Akzeptanz des Einsatzes von Lang-Lkw als integrierter Bestandteil eines vernetzten Güterverkehrssystems mittels umfangreicher Erfahrungswerte und wissenschaftlich fundierter Erkenntnisse bewertet werden.

Um aussagekräftige Erkenntnisse zu erlangen, sollte der Feldversuch

- den Lang-Lkw in zwei Fahrzeugkombinationen testen: entweder Motorwagen + 13,60 m-Sattelaufleger mit Dolly oder Sattelzugmaschine + 13,60 m-Sattelaufleger + Tandemanhänger;
- vor allem im Fernverkehr auf definierten Strecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen logistischen Knoten wie Häfen, Güterverkehrszentren, Flughäfen oder großen Werksstandorten bzw. Speditionshöfen sowie im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs durchgeführt werden;
- besondere Gefahren beim Befahren von Ortsdurchfahrten sowie an Kreisverkehren und beim Abbiegen an Kreuzungen wie auch im Zusammenhang mit Überholvorgängen von Pkw untersuchen;
- idealerweise alle wichtigen Logistikregionen und hoch belastete Güterverkehrskorridore in Deutschland umfassen;

- in einem transparenten Verfahren die Verkehrs- und Transportwirtschaft, die verladende Industrie und betroffene Interessensgruppen auch in die Vorbereitung und Bewertung eng einbeziehen;
- durch ein wissenschaftliches Monitoring-Programm eines unabhängigen Instituts während der gesamten Laufzeit begleitet werden.

Damit der Feldversuch dazu beitragen kann, mögliche Rahmen- und Einsatzbedingungen neuer Nutzfahrzeugkonzepte zu konkretisieren und zu definieren, muss er belastbare Erkenntnisse zu folgenden Aspekten liefern:

- Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur einschließlich Aussagen, welche Straßen für die Nutzung von Lang-Lkw nicht geeignet sind,
- Auswirkungen auf Öffentlich-Private-Partnerschaft-Modelle,
- Anpassungsbedarf bei Parkflächen an Bundesautobahnen, Vorstaufflächen in KV-Terminals und Bahnübergängen,
- Attraktivitätssteigerung des Kombinierten Verkehrs,
- Reduktion von Lkw-Fahrten,
- Kraftstoffersparnis und Senkung von CO₂-Emissionen,
- Sicherheitsanforderungen an die Fahrzeuge,
- Qualifikationsanforderungen an die Fahrer und
- gesellschaftliche Akzeptanz neuer Nutzfahrzeugkonzepte.

Ziel des Feldversuchs sollte sein, Klarheit über die Mindestanforderungen zu schaffen, die an die Infrastruktur, die technische Ausrüstung neuer Nutzfahrzeugkonzepte, die Einpassungsfähigkeit der Fahrzeugkombinationen in ein vernetztes Verkehrssystem sowie an die Qualifikation des Fahrpersonals zu stellen sind.

4. Politische Entscheidungsfindung

Oberstes Gebot für die politische Entscheidungsfindung über den künftigen Einsatz von neuen Nutzfahrzeugkonzepten ist eine sachliche und ergebnisoffene Diskussion aller betroffenen Akteure, die Chancen und Risiken beleuchtet.

In diesem Sinne sollten die Ergebnisse des geplanten Feldversuchs vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Bundestag, den Bundesländern und den betroffenen Wirtschaftsvertretern intensiv erörtert werden, ehe eine politische Entscheidung über den Einsatz von neuen Nutzfahrzeugkonzepten fällt.

Eine solche Entscheidung muss den Anliegen und Sorgen der Bürger Rechnung tragen. Sie muss gleichzeitig auch das berechtigte Anliegen von mehr Effizienz im Straßengüterverkehr berücksichtigen und im Zuge ko-modaler Lösungen die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs fördern.