

Pressemitteilung vom 18.11.2016: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

Lang-Lkw: Warten auf den Endbericht und „smarten“ Übergang in den Regelbetrieb

Nach der Teilnahme von Rheinland-Pfalz am Feldversuch bleiben nur noch Berlin und das Saarland im Abseits

BGL, Frankfurt, 18.11.2016:

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. begrüßt anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main ausdrücklich, dass nunmehr auch Rheinland-Pfalz am Feldversuch mit Lang-Lkw teilnimmt und sich nicht länger wissenschaftlich begleitetem Erkenntnisgewinn verweigert. Wenn sich die positive Bewertung des Lang-Lkw aus dem Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von 2014 auch in deren Endbericht bestätigt, sollten nach Ansicht des BGL rechtzeitig die Weichen gestellt werden, um für einen „smarten“ Übergang vom Feldversuch zum Regelbetrieb zu sorgen.

Die Diskussion um Fahrzeugabmessungen war von Anfang an durch ideologische Pseudoargumente verzerrt worden. Spätestens seit dem Zwischenbericht der BASt aus dem Jahr 2014 wurde jedoch immer offensichtlicher, dass sowohl der Lang-Lkw als auch der verlängerte Sattelaufleger deutliche CO₂-Einsparungen und ressourcenschonenderen Verkehr ermöglichen und zudem für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene positive Impulse setzen können. Insoweit sind ideologische Positionen durch die Realität widerlegt worden.

Auch die jüngste Entwicklung in Rheinland-Pfalz zeigt, dass zuallererst die verladende Wirtschaft und die Umwelt von veränderten Fahrzeugabmessungen profitieren. Das Transportlogistikgewerbe wird dagegen seine Leistungen effizienter und umweltschonender



der erbringen können. Pro Ladeeinheit werden weniger der knappen Ressourcen verbraucht und der CO₂-Ausstoß gesenkt. Die Gesellschaft und die Wirtschaft profitieren von dieser Innovation des Verkehrssektors.

Für den Lang-Lkw gelten mit 40 t im reinen Straßentransport bzw. mit 44 t im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr die gleichen höchstzulässigen Gesamtgewichte wie für herkömmliche Lkw. Deshalb eignet er sich wegen seines höheren Leergewichtes nur für Transporte leichter Güter, wie z.B. Paneele für Solaranlagen, Dämmstoffe, Möbel oder Zwieback. Da Lang-Lkw in der Regel über acht statt regulär fünf Achsen verfügen, verteilen sie das Gewicht straßenschonend auf mehr Achsen und haben deutlich kürzere Bremswege als herkömmliche Lkw. Zudem kommt ein Lang-Lkw mit gelenkter „Dolly-Achse“ in der Fahrzeugmitte besser durch Kreisverkehre als herkömmliche Sattelzüge.

Durch den Lang-Lkw werden überdies Transporte von leichten Gütern und Leerbehältern im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene kostengünstiger: Statt dreier herkömmlicher Lkw fahren nur noch zwei Lang-Lkw zum Kombiterminal, was die Vor- und Nachlaufkosten um rund ein Drittel reduziert. Je nach Gesamtstreckenlänge machen die Vor- und Nachlaufkosten bis zu 40 % der gesamten Frachtkosten eines Transportes im Kombinierten Verkehr aus. Kann man diese um ein Drittel reduzieren, rechnet sich für viele Transporte die Verlagerung auf die Schiene, die bisher komplett über die Straße gelaufen sind. Nicht von ungefähr fuhr bereits anno 2012 der allererste Lang-Lkw des Feldversuchs im Kombinierten Verkehr und gehörte einem „Top Ten“-Kunden der Kombiverkehr GmbH & Co. KG.

Für den Lang-Lkw spricht weiterhin die erwartete und vom Zwischenbericht der BASt bestätigte Kraftstoffersparnis in einer Größenordnung von 15 % bis 25 %. Da sich der CO₂-Ausstoß linear zur Menge des verbrannten Kraftstoffs verhält, bedeutet eine Kraftstoffersparnis um „X“ Prozent immer auch eine entsprechend hohe CO₂-Ersparnis.

„Der Lang-Lkw entlastet straßenschonend und verkehrssicher das Klima und fördert auch noch den Kombinierten Verkehr – was will man mehr?“ fragt BGL-Präsident Adalbert Wandt und liefert die Antwort gleich mit: „Einen ‚smarten‘ Übergang vom Feldversuch in den Regelbetrieb, um dauerhafte Investitionssicherheit herzustellen.“