

Forderungen der Speditions-, Transport- und Logistikbranchen zur Optimierung des Rechtsrahmens für den Einsatz von Lang-Lkw

Seit Beginn des Regelbetriebs für Lang-Lkw im Jahr 2017 hat sich dieses innovative Fahrzeugkonzept für ausgewählte Bereiche der Logistik bewährt. Gesetzliche Auflagen definieren ein sehr hohes technisches Sicherheitsniveau. Zudem gelten hohe Anforderungen an die Befähigung der Fahrzeugführer. Seit Beginn des Regelbetriebs sind weder Unregelmäßigkeiten, noch schwere Unfälle mit Lang-Lkw festzustellen. Der Bericht zum Feldversuch mit Lang-Lkw weist eine sicherheitstechnische Unbedenklichkeit der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) aus, die gleichfalls bestätigt, dass keine Rückverlagerungseffekte vom Schienengüterverkehr auf die Straße eingetreten sind.

Bei Ausnutzung des maximal zulässigen Gesamtgewichts haben Lang-Lkw ein um bis zu 50 Prozent größeres Ladungsvolumen im Vergleich zu konventionellen Lkw-Gespanssen, Kraftstoffersparnis und CO₂-Reduktionen liegen zwischen 15 und 25 Prozent. Typische Einsatzgebiete des Lang-Lkw sind Systemverkehre der Stückgutlogistik sowie KEP-Verkehre zwischen Logistik-Hubs, der Transport von Teilpartien und Volumengütern zwischen Logistiklagern der Industrie und des Handels sowie der Vor- und Nachlauf zu See- und Binnenhäfen und zu den Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs. Diese Verkehre sind überwiegend auf Strecken zwischen Knotenpunkten der Logistik abseits urbaner Räume begrenzt.

Bei derzeit geltender Rechtslage können sich allerdings weder die einzel-, noch die gesamtwirtschaftlichen Vorteile des Lang-Lkw entfalten. Für bestimmte Verkehre und Relationen können die längeren Fahrzeugtypen gar nicht oder nur unter Änderungen von Logistikprozessen und damit unter unwirtschaftlichen Bedingungen eingesetzt werden. Damit die ökonomischen und ökologischen Effizienzvorteile des Lang-Lkw auch gehoben werden können, der Verkehr entlastet und CO₂-Emissionen reduziert werden, regen die hier genannten Verbände folgende Verfahrensänderungen an

- **Vereinfachung der Streckenplanung für neue Lang-Lkw Routen durch Etablierung einer interaktiven webgestützten Karte des Positivnetzes.** Die Einzelauflistung von Streckenabschnitten im Anhang der LKWÜberlStVAusnV ist aufgrund ihres Umfanges für die Neuanschreibung von Strecken für den Lang-Lkw nur schwer zu handhaben und sollte nutzergerecht digital veröffentlicht werden;

- **Zentrale Prüfung und Freigabe neuer Autobahnstrecken für den Lang-Lkw durch die Autobahn GmbH des Bundes mit Beginn des Jahres 2021.** Vor allem bei Streckenführungen durch mehrere Bundesländer würde eine zentrale Prüf- und Entscheidungsstelle für schnellere und effizientere Genehmigungsverfahren sorgen;
- **Zügiger Abschluss der BAST-Studie über den Lang-Lkw Typ 1,** um der Logistikbranche rechtzeitig Planungs- und Investitionssicherheit für den Einsatz des verlängerten Sattelauflegers auch über den 31. Dezember 2023 hinaus zu bieten.

und plädieren dringend für eine rechtliche Anpassung der LKWÜberStVAusN zur

- **Freigabe des Streckennetzes der Länder Berlin und Mecklenburg-Vorpommern für den Lang-Lkw Typ 1** (verlängerter Sattelaufleger), damit dieser im Rahmen flächendeckender Logistikkonzepte bundesweit eingesetzt werden kann;
- **Begrenzung des Beförderungsverbots kennzeichnungspflichtiger gefährlicher Güter auf Beförderungen in Tanks und in loser Schüttung gem. ADR.** Während der Transport als gefährlich klassifizierter Handelswaren in UN-geprüften Gebinden und Verpackungen in konventionellen Lkw-Sattel- und -Gliederzügen bis zur höchstzulässigen Gesamtmasse der Fahrzeuge gem. ADR sicherheitstechnisch völlig unbedenklich ist, ist deren Transport in Lang-Lkw gesetzlich immer noch weitgehend ausgeschlossen, obwohl das höchstzulässige Gesamtgewicht für beide Fahrzeugarten gleichermaßen auf 40 Tonnen limitiert ist. Eine sicherheitstechnische Begründung konnte bislang weder vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), noch von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) geliefert werden. Das Beförderungsverbot für kennzeichnungspflichtige Gefahrgutmengen sollte daher in § 8 Absatz 2 der LKWÜberStVAusN auf die Beförderung in Tanks und in loser Schüttung begrenzt werden;
- **Schaffung rechtlicher Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Einsatz des Lang-Lkw durch Abschluss bilateraler Verträge mit den EU-Nachbarstaaten,** die den Lang-Lkw bereits auf ihrem Territorium zugelassen haben. Diesbezügliche Verhandlungen zwischen Deutschland und den Niederlanden sollten baldmöglichst erfolgreich abgeschlossen werden und Gespräche mit Dänemark aufgenommen werden;
- **Lockerung der technischen Ausrüstungsvorschriften gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 bis 11 LKWÜberStVAusN für moderne Lkw-Zugmaschinen,** die einen verlängerten Sattelaufleger ziehen, um einen flexibleren Einsatz von Zugmaschinen und Auflegern im Rahmen von Traileryard-Konzepten zu ermöglichen. Zumindest sollte die Corona-bedingte befristete Flexibilisierungsregel für den technischen Nachweis bei Lang-Lkw Typ 1 bis zum 31. Dezember 2020 verlängert werden.

Berlin / 22. Juli 2020

Verbändekontakte:

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstr. 155-156 | Unter den Linden 24, 10117 Berlin
www.dslv.org // T: 030 4050228-0 // E-Mail: info@dslv.spediteure.de

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

Schulstr. 53 | 65795 Hattersheim
www.amoe.de // T: 06190 989813 // E-Mail: info@amoe.de

Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK) e. V.

Dorotheenstr. 33 | 10117 Berlin
www.biek.de // T: 030 2061786 // E-Mail: info@biek.de

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e. V.

Lengsdorfer Hauptstr. 75 | 53127 Bonn
www.bwvl.de // T: 0228 925350 // E-Mail: info@bwvl.de