



DER
FELDVERSUCH
LANG-LKW
EINE
ZWISCHENBILANZ



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	05
Zahlen & Fakten	06
Der Feldversuch	08
Unternehmen	10
FAQ	32

VORWORT

DER LANG-LKW BEWEIST SICH ALS ECHTER ÖKO-LASTER

Der Feldversuch mit Lang-Lkw in Deutschland ist unter vielen Kontroversen gestartet. Nach einem breiten und intensiv geführten Diskurs wurde lange und sorgfältig abgewogen, bevor der Startschuss für den auf fünf Jahre befristeten Test fiel. Nach über einem Jahr Praxistest ist nun ein erstes Zwischenfazit möglich: Der Feldversuch mit Lang-Lkw funktioniert - trotz schwieriger Rahmenbedingungen. Nach einer Anlaufphase zum Start des Feldversuches steigt die Zahl der teilnehmenden Unternehmen stetig. Nunmehr testen mehr als 20 Unternehmen mit über 40 Fahrzeugen den alltagsfähigen Einsatz der Lang-Lkw. Auch das zugelassene Streckennetz wurde bereits mehrfach erweitert und kann künftig durch weitere Strecken ergänzt werden.

Erste Erfahrungen der Unternehmen sind durchweg positiv: Die Lang-Lkw sind unfallfrei, sicher und vollkommen unauffällig im Straßenverkehr unterwegs. Speditionen berichten von deutlichen Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch von bis zu 30 Prozent. Somit konnten schon jetzt die CO₂-Emissionen um mehrere hundert Tonnen reduziert werden. Regelmäßig werden die Lang-Lkw auch

erfolgreich im Kombinierten Straße-Schiene-Verkehr eingesetzt. Damit beweist der Lang-Lkw nicht nur auf ökologischer Linie, dass er zu den dringend notwendigen Effizienzsteigerungen im gesamten Güterverkehr nennenswert beitragen kann.

Klar ist aber auch: Trotz der nachweisbaren Erfolge sind die Rahmenbedingungen des Feldversuches unverändert schwierig, da noch immer mehrere große Bundesländer nicht am Feldversuch teilnehmen.

Welchen Beitrag der Lang-Lkw in der Güterverkehrspraxis tatsächlich leistet, wird in dieser Broschüre aus Sicht der teilnehmenden Unternehmen deutlich gemacht. Dass sich aus dem Praxistest heraus bereits viele Argumente der Kritiker längst widerlegen lassen, zeigt auch: Wer den Güterverkehr effizienter und umweltfreundlicher machen will, der muss Innovationen wie dem Lang-Lkw eine Chance geben.



NUTZFAHRZEUGE
LIEFERN PRO JAHR
UND HAUSHALT ...



110 Liter

MILCH



35 Kg

ÄPFEL



60 Kg

KARTOFFELN



8,8 Kg

RÖSTKAFFEE

ZAHLEN & FAKTEN

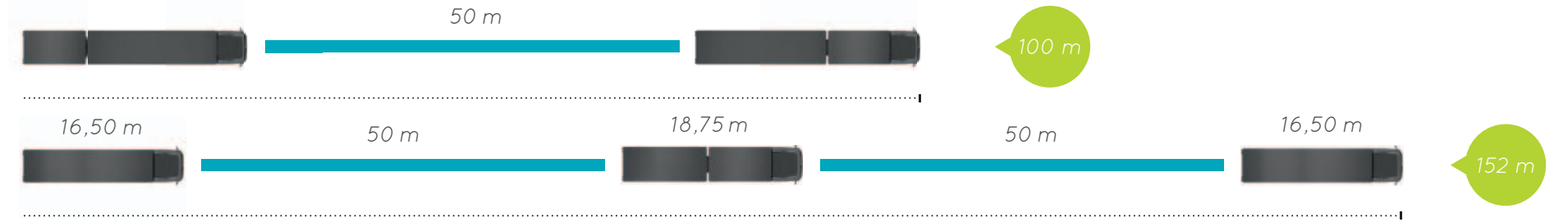
Für die arbeitsteilige, global vernetzte Wirtschaft ist ein reibungsloser Güterverkehr unverzichtbar. Der Lkw ist Symbol, Rückgrat und Herzstück des Güterverkehrs in Deutschland und der EU und somit wesentlicher Stützpfeiler und Motor unserer Wirtschaft. Rund zwei Drittel des deutschen Exportaufkommens werden per Nutzfahrzeug auf den Weg geschickt. Insgesamt zeigt die Güterverkehrsentwicklung eine ungebrochen hohe Dynamik, die auch mittel- bis langfristig anhalten wird.

Dabei wird auch künftig der Straßengüterverkehr aufgrund seiner Flexibilität einen großen Anteil der Transportleistung übernehmen müssen. Um Mobilität als Basis der gesellschaftlichen Entwicklung auch für künftige Generationen zu erhalten, müssen wir Ressourcen sparsam einsetzen, Emissionen weiter reduzieren und eine höchstmögliche Verkehrssicherheit gewährleisten. Dafür sind weitere Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern erforderlich.

Innovative Nutzfahrzeuge wie der Lang-Lkw können einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr und in logistischen Transportketten leisten. Unterstützt von der „Initiative Innovative Nutzfahrzeuge“, als Zusammenschluss führender Repräsentanten der deutschen Wirtschaft, startete die Bundesregierung den Feldversuch mit dem Lang-Lkw im letzten Jahr. Im Zuge des Feldversuches sollen detaillierte und wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse vor allem im Hinblick auf die Einspar- und Effizienzpotenziale gesammelt werden. Im europäischen Ausland wurden hiermit schon gute Erfahrungen gemacht. Die Lang-Lkw müssen sich nun im deutschen Transportalltag beweisen. Nach über 12 Monaten der praktischen Erprobung auf Deutschlands Straßen können erste (positive) Ergebnisse bilanziert werden. Die Erfahrungen der am Feldversuch teilnehmenden Unternehmen sollen mit der vorliegenden Publikation zusammengefasst werden.

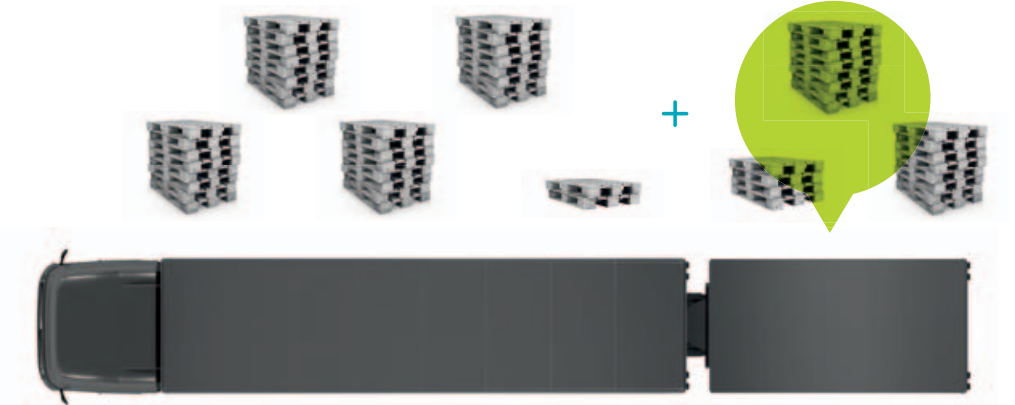
MEHR SICHERHEIT, WENIGER STAUS

Zwei Lang-Lkw transportieren genauso viel wie drei herkömmliche Lkw-Kombinationen. Um dasselbe Volumen zu transportieren, nehmen drei Standard-Lkw inklusive Sicherheitsabstand 152 Meter auf der Straße ein. Lang-Lkw brauchen nur zwei Drittel davon: es gibt weniger Staus, die Sicherheit auf den Straßen steigt.



I.D.R. 34 EUROPALETTEN

BIS ZU 20 EUROPALETTEN
ZUSÄTZLICHER LADERAUM

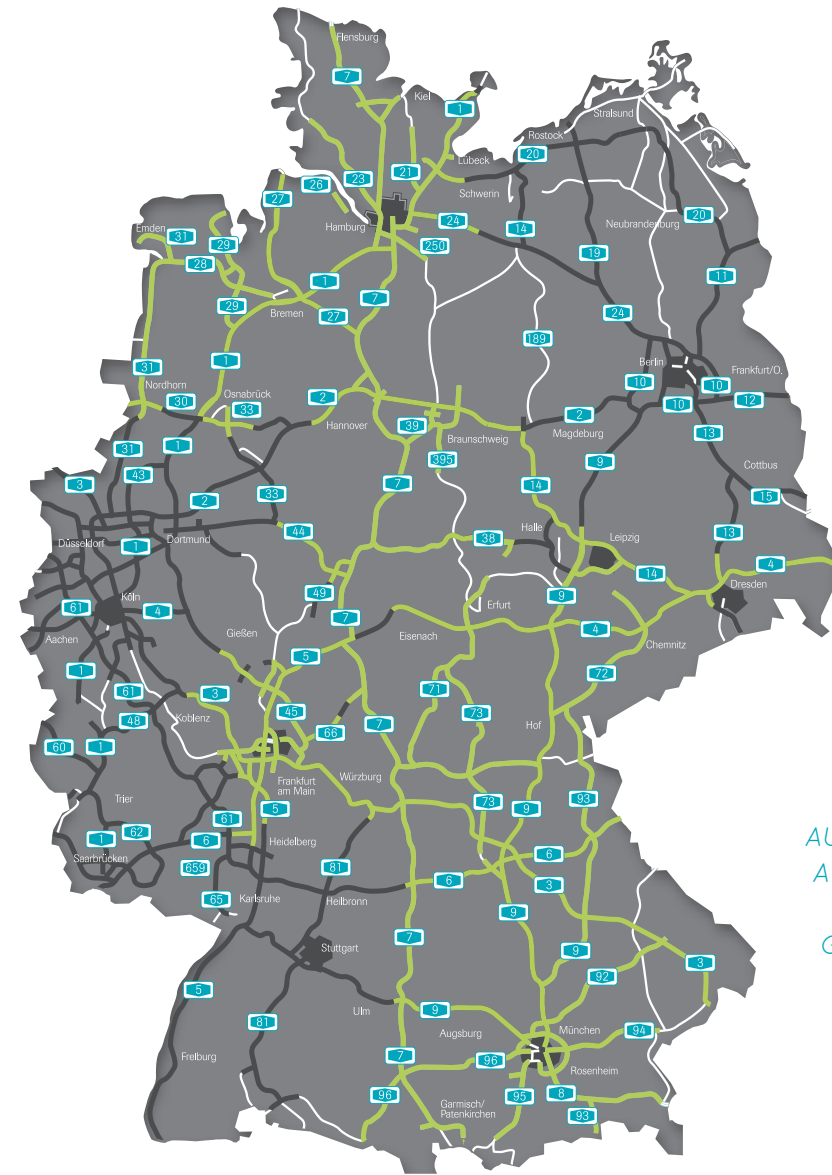


DER LANG-LKW IST EIN ÖKO-LASTER:
WENIGER VERKEHR UND WENIGER KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Mit 25,25 Metern ist der Lang-Lkw 6,50 länger als ein herkömmlicher Lkw. Statt 34 Europaletten bei normal großer Ladefläche können Lang-Lkw – bei demselben zulässigen Höchstgewicht – bis zu 54 Paletten transportieren. Damit sinkt zum einen der Kraftstoffverbrauch pro Transporteinheit und zum anderen lässt sich so bis zu jede dritte Lkw-Fahrt einsparen.

VORTEILE DES LANG-LKW

- » 2 Lang-Lkw statt 3 herkömmliche Lkw
- » bis zu 30 % Kraftstoff und CO₂-Emissionen einsparen
- » 8 % weniger Fahrzeugaufkommen
- » zusätzliche Sicherheitsausstattung



AUTOBAHNSTRECKEN-
ABSCHNITTE, DIE FÜR
DEN LANG-LKW
GEÖFFNET WERDEN

DER FELDVERSUCH

Die Bundesregierung hat auf Basis einer Ausnahmeverordnung einen Feldversuch gestartet, um die Potenziale des Lang-Lkw hierzulande zu beleuchten. Im Rahmen des Feldversuches werden die Chancen und Risiken des Einsatzes von Lang-Lkw besonders mit Blick auf Umweltauswirkungen, Effizienzsteigerungen im Transport, Verkehrssicherheit und infrastrukturelle Auswirkungen untersucht. Seit dem Start des Feldversuches am 1. Januar 2012 haben sich 23 Speditionen aus mehreren Bundesländern mit 43 Fahrzeugen angemeldet.*

WAS IST EIN LANG-LKW?

Als Lang-Lkw werden in Deutschland alle Zugkombinationen bezeichnet, die eine Gesamtzuglänge von bis zu 25,25 Metern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen aufweisen, im Vor- und Nachlauf beim Kombinierten Verkehr 44 Tonnen. Damit sind die Fahrzeuge nicht schwerer als herkömmliche Lkw.

EFFIZIENT & KLIMAFREUNDLICH!

Die Straßeninfrastruktur wird durch den Einsatz von Lang-Lkw weniger belastet als von herkömmlichen Lkw. Dies wird durch die günstigere Achslastverteilung – sieben bis acht statt fünf Achsen – ermöglicht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen schätzt, dass die Straßenbeanspruchung dadurch um 30 Prozent je Lkw abnimmt. Da durch zwei Lang-Lkw drei herkömmliche Kombinationen ersetzt werden, sind insgesamt weniger Lkw auf den Straßen unterwegs. Dies hat zur Folge, dass auf den Straßen weniger Staus entstehen und sich ein besserer Verkehrsfluss ergibt.

*Stand: Juni 2013

VOLLE SICHERHEIT GEGEBEN!

SICHERHEITSTANDARDS, DIE U. A. ERFÜLLT SEIN MÜSSEN:

- » automatisches Abstandsregelsystem
- » Spurhaltewarnsystem
- » Spurhalteleuchten beim Anhänger
- » Kamera-System am Heck
- » elektronisch gesteuertes Bremssystem (EBS)
- » Lang-Lkw-Kennzeichen
- » Konturmarkierungen
- » automatische Achslastüberwachung
- » Differenzialsperre oder Antriebsschlupfregelung



FÜR DEN FELDVERSUCH GELTEN STRENGE ANFORDERUNGEN AN FAHRZEUGE UND FAHRER. UNTER ANDEREM:

- » Gesamtgewicht bis maximal 40 t (44 t im Kombinierten Verkehr)
- » Fahrzeuge oder Ladungsträger müssen im Kombinierten Verkehr einsetzbar sein
- » Fahrer müssen mindestens fünf Jahre ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis CE sein. Zudem benötigen sie fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr
- » streng geregeltes Überhol- und Ausweichverbot für Lang-Lkw (u. a. bei Streckenumleitungen, Stau)
- » technische Mindestanforderungen umfassen u. a. automatisches Abstandsregelsystem, elektronisch gesteuertes Bremssystem (EBS), Spurhaltewarnsystem, Kamera-System am Heck, automatische Achslastüberwachung





AKTUELL NEHMEN AM FELDVERSUCH TEIL:

Es nehmen über 20 Unternehmen aus sehr unterschiedlichen Einsatz-/ Transportgebieten am Feldversuch teil. Die Unternehmen haben bereits positive Erfahrungen gemacht. Zum einen verbraucht ein Lang-Lkw im Durchschnitt 15 bis 30 Prozent weniger Treibstoff pro Tonne. Zum anderen schont er auch die Straße, da die Last pro Achse geringer ist.

Nachfolgend skizzieren am Feldversuch teilnehmende Unternehmen beispielhaft sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Potenziale von Lang-Lkw, die im Feldversuch erprobt werden. Künftig wird es darauf ankommen, die Effizienz im Straßengüterverkehr zu erhöhen und zugleich durch co-modale Lösungen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu fördern.



SPEDITIONEN



FAHRZEUGE

STAND: JUNI 2013

SPEDITION ANSORGE GMBH & CO. KG



BAYERN, 87640 BIESSENHOFEN
500 MITARBEITER / 3 LANG-LKW UND 1 LANGSATEL MIT 14,90 METER
LOGISTIK UND TRANSPORT



Geschäftsführer Wolfgang Thoma



VERWENDETE KOMBINATION

Wechselbrückenzugmaschine mit WB 7,45 m
+ Dollyachse + Sattelaufleger 13,60 m

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

Biessenhofen – Kombibahnhof München Riem – Biessenhofen;
Biessenhofen – Kempten – Biessenhofen

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

ca. 33 % / Pal. Stellplatz im Vergleich zu
einem konventionellen Lkw

EINSPARUNGEN STRECKEN

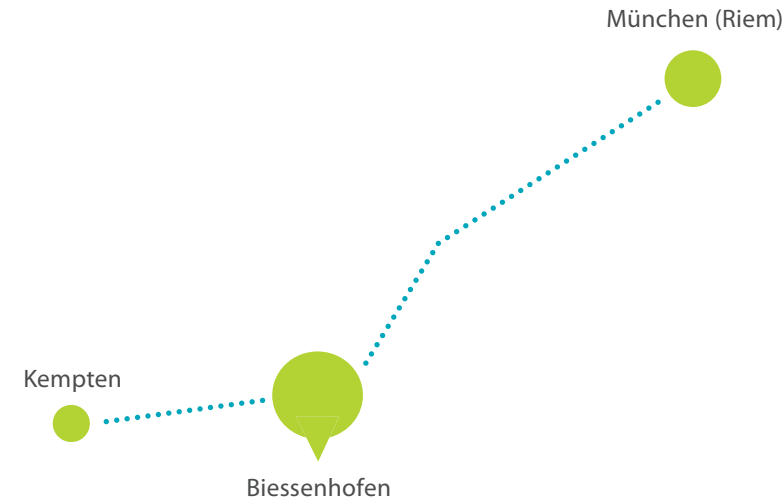
1 von 3 Fahrten

EINSPARUNGEN CO₂

ca. 33 % / Pal. Stellplatz im Vergleich
zu einem konventionellen Lkw

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Lebensmittel und Sanitär



ANSORGE SCHICKT DEN ERSTEN (LANG-LKW) AUF TOUR

Am 10. Februar 2012 pünktlich um 8 Uhr morgens war es soweit. Der deutschlandweit erste Lang-Lkw startete seine erste Dienstfahrt vom Betriebsgelände des Speditionsunternehmens Ansorge im ostallgäuischen Biessenhofen. Ziel der Jungfernfahrt war der Münchner Kombibahnhof, wo die Ladung ihren Weg auf Schienen fortsetzte. Das Zusammenspiel von Straße und Schiene klappte reibungslos.

Für Wolfgang Thoma, Geschäftsführer der Spedition Ansorge, war es kein Tag wie jeder andere. Denn dem offiziellen Praxisstart des „Feldversuch der Lang-Lkw“ gingen viele technische Prüfungen, Anträge, Schulungen und Einweisungen voraus. Seit langem beschäftigt man sich bei Ansorge mit dem Thema Lang-Lkw. Thoma selbst fuhr bereits 2006 den ersten Lang-Lkw auf dem Speditionshof probe. Insofern bedeutete der offizielle Start des Feldversuches für das traditionsreiche Speditionsunternehmen auch ein Ende des langen Wartens.

Für Ansorge, als mittelständisches Unternehmen mit ca. 500 Mitarbeitern, steht der Einsatz von Lang-Lkw für eine innovative Fortsetzung des Kombinierten Verkehrs. Neben einer höheren Kapazitätsauslastung sinken gleichzeitig die CO₂-Emissionen – ein positiver Beitrag zur Gestaltung der Ökobilanz.

„WIR WOLLEN KEINE VERLAGERUNG VON DER SCHIENE AUF DIE STRASSE“

Thoma sieht einen Vorteil in der Nutzung von Lang-Lkw insbesondere zwischen logistischen Knotenpunkten. Lang-Lkw können dabei zur Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr und in modalen Transportketten beitragen. Die Lang-Lkw-Einsatzstrecke von Ansorge ist deshalb nicht von ungefähr Teil eines Straße-Schiene-Transportweges.

„Wir wollen keine Mengen von der Schiene auf die Straße verlagern – sondern mit weniger Lkw die Kombibahnhöfe bedienen“, so der Geschäftsführer Wolfgang Thoma. Ansorge sieht im Einsatz des Lang-Lkw vor allem eine Möglichkeit, dem Verkehrswachstum der kommenden Jahre zu begegnen. Außerdem kann so der zunehmende Fahrermangel entschärft werden. Gleichzeitig sinken auch die Fahrzeugfrequenzen auf den Straßen und bei den Verladern.

Alle Befürchtungen, dass die bis zu 25 Meter langen Lkw zu groß, zu laut, zu sperrig sind und in Kreisverkehren und engeren Straßenpassagen Probleme bekommen könnten, haben sich bei Ansorge nicht bestätigt. „Die anderen Verkehrsteilnehmer haben uns oftmals gar nicht bemerkt. Nur am Schild auf der Rückseite des Lasters ist einigen aufgefallen, dass es sich um einen Lang-Lkw handelt“, berichtet Thoma.

UNAUFFÄLLIG IM VERKEHR, AUFFÄLLIG IN DER CO₂-ERSPARNIS

Auffällig ist dagegen die Ökobilanz im Einsatz. So konnte das Unternehmen nach eigener Aussage innerhalb eines Zeitraumes von vier Monaten 74 Transporte ersetzen und dabei CO₂-Emissionen von über 7.700 Kilogramm vermeiden. Dies entspricht einer Reduktion von 33 Prozent im Vergleich zu Transporten mit konventionellen Lkw. „Unsere bisherigen Erfahrungen im Feldversuch sind durchweg positiv und die Kraftstoff- sowie CO₂-Einsparungen sprechen für sich. Die Aufnahme von weiteren Strecken in die Streckenpositivliste ist ein Schritt in die richtige Richtung und bestärkt uns, unsere Flotte innovativer Nutzfahrzeugkonzepte weiter auszubauen“, resümiert Ansorge-Geschäftsführer Wolfgang Thoma.



F.A. KRUSE JUN. INTERNATIONALE SPEDITION E.K.



SCHLESWIG-HOLSTEIN, 25541 BRUNSBÜTTEL
200 MITARBEITER / 1 LANG-LKW
CHEMISCHE INDUSTRIE, WINDANLAGEN, PAPIER



Inhaber Friedrich A. Kruse



VERWENDETE KOMBINATION

Sattelzugmaschine, 40' Containerchassis,
kurzgekoppelter Zentralachsanhänger

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

100 km pro Strecke (Brunsbüttel-Hamburg Hafen)

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

15 % pro befördertem Container

EINSPARUNGEN STRECKEN

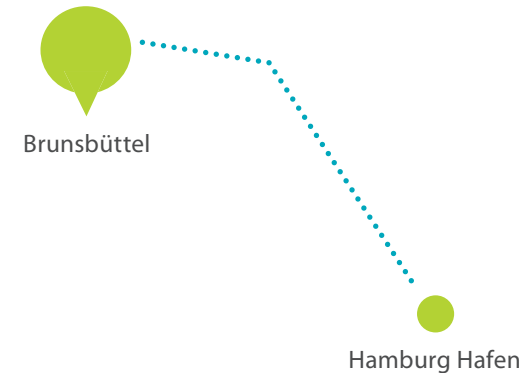
33 % – 1 von 3 Fahrten

EINSPARUNGEN CO₂

15 % pro befördertem Container

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Transport und Logistikdienstleistungen für
chemische Industrie, Windanlagenhersteller,
Papierherzeuger und –verarbeiter



IDEALE ERGÄNZUNG FÜR EINEN MODERNEN & ÖKOLOGISCHEN FUHRPARK

Die Brunsbütteler Spedition Kruse testet seit September 2012 einen Lang-Lkw im sogenannten Kombinierten Verkehr: Im Rahmen des Feldversuches übernimmt hier ein überlanger Transporter die Route vom Industriegebiet ChemCoast in Brunsbüttel zum Hamburger Hafen, wo die Fracht eingeschifft wird. Dabei muss er eine exakt definierte Strecke befolgen, die er auch im Fall von Staus nicht verlassen darf. So wie für alle anderen Versuchsfahrzeuge gilt zudem ein absolutes Überholverbot. Ebenfalls tabu ist der Transport von Flüssigkeiten oder Gefahrgut. So wird der Lastzug ausschließlich mit Containern beladen, die mit festen Stoffen, Granulaten oder Pulver befüllt sind. Aufgrund der Länge von 25,25 Metern passen statt der üblichen zwei nunmehr drei Container auf den Transporter – ein klarer Mehrwert für die Spedition: „Dadurch sparen wir bei drei Fahrten mit dem Lang-Lkw eine Fahrt ein. Das ist effizient und schont die Umwelt“, resümiert der Inhaber.

VERKEHRSSICHER DANK NEUESTER SICHERHEITSTECHNIK

Ein erhöhtes Risiko im Straßenverkehr sieht Kruse nicht: „Im Gegenteil. Im Alltag gab es bisher keinerlei Zwischenfälle oder kritische Situationen.“ Das Fahrzeug ist gemäß der Vorgaben mit der neuesten Sicherheitstechnik ausgestattet – vom Abstandsradar und Spurhalteassistent über das automatische Notbremssystem bis hin zur Rückfahrkamera. „Das bewegt sich über dem Standard und erhöht somit sogar die Verkehrssicherheit.“ Für den Versuch hat die Spedition vier Fahrer in einem speziellen Schulungsprogramm ausgebildet.

GRÖßERES STRECKENNETZ WÜNSCHENSWERT

Aufgrund der positiven Erfahrungen und Kundenrückmeldungen denkt die Spedition über den Einsatz eines weiteren Lang-Lkw nach. Da das Streckennetz stark eingeschränkt ist, eignen sich nur ausgewählte Projekte dafür. „Die aktuellen Überlegungen, manche Strecken nachträglich zu streichen, erschwert die Planungssicherheit“, erläutert Friedrich A. Kruse. In Deutschland unterscheidet sich das für einen Lang-Lkw zulässige Gewicht im Kombinierten Verkehr nicht von dem eines herkömmlichen Lastkraftwagens. Somit ist der Lang-Lkw vornehmlich für relativ leichtes, voluminöses Gut geeignet, das nur einen äußerst geringen Anteil des Transportvolumens der Spedition ausmacht.

In bestimmten Bereichen eingesetzt sei der Lang-Lkw „eine ideale Ergänzung für einen modernen und ökologischen Fuhrpark auf dem Weg zur grünen Spedition“, betont Inhaber Friedrich A. Kruse. „Wir sind stolz darauf, dass einer der wenigen und ersten Lang-Lkw in Deutschland für uns im Einsatz ist. Bislang haben wir nur positive Erfahrungen gemacht.“



EDEKA HANDELSGESELLSCHAFT SÜDBAYERN MBH



BAYERN, 85080 GAIMERSHEIM
20.000 MITARBEITER / 3 LANG-LKW
LEBENSMITTELGROSS- UND EINZELHANDEL

VERWENDETE KOMBINATION

Sattelzugmaschine, Sattelaufleger,
Zentralachsenanhänger

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

Pro Strecke jeweils 150, 290, 200 km einfach

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

Rund 30 %

EINSPARUNGEN STRECKEN

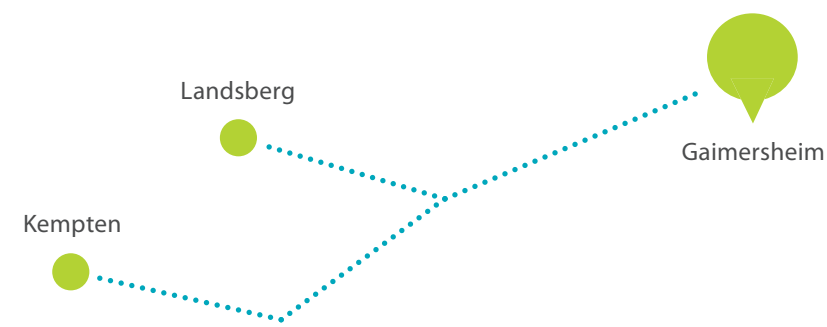
etwa 10 Touren pro Woche

EINSPARUNGEN CO₂

Rund 30 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Tiefkühl- und Frischeartikel



LKW MIT ÜBERLÄNGE

Im Juli 2012 hat Edeka Südbayern nach langfristiger Planung zwei Lang-Lkw auf bayerische Straßen geschickt. „Wir haben uns eine Beteiligung am Feldversuch des Bundesministeriums gut überlegt, denn schließlich wird der Einsatz von sogenannten Lang-Lkw in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert“, sagt Hans Georg Maier, Geschäftsführer der EDEKA Südbayern. Schließlich überwogen jedoch die Chancen, die sich EDEKA Südbayern von den längeren Lkw versprach. Die Erfahrungswerte bestätigen die Erwartungen des Unternehmens: Die innovativen Lastzüge sparen rund zwei Fahrten pro Tag ein und reduzieren sowohl den Spritverbrauch als auch den CO₂-Ausstoß.

EXTRALEISE DANK PATENTIERTER TUNNELVERBINDUNG

Im sogenannten Lager-Lager-Verkehr transportieren die Lang-Lkw eine besonders sensible Fracht: tiefgekühlte Lebensmittel. Um die strengen Hygienestandards zu erfüllen, muss die Temperatur konstant zwischen -10°C und -20°C gehalten werden. Um Energie für die Kühlung einzusparen, hat Edeka Südbayern ein spezielles System entwickelt: Eine patentierte, fast luftdichte Tunnelverbindung zieht beim Be- und Entladen den Auflieger mit dem Anhänger zusammen. Dieses System ist nicht nur energieeffizient, sondern reduziert auch den Geräuschpegel.

EINFACHE HANDHABUNG, ÜBERDURCHSCHNITTliche SICHERHEITSSTANDARDS

Auch die speziell geschulten Fahrer, die im Rahmen des Testlaufs am Steuer der Lang-Lkw sitzen, ziehen ein positives Fazit: Weder in Kreisverkehren noch an Kreuzungen gäbe es Schwierigkeiten aufgrund der Fahrzeuglänge. Die am Feldversuch beteiligten Lkw von EDEKA Südbayern zählen aufgrund der vorgeschriebenen Ausstattung derzeit zu den sichersten auf Deutschlands Straßen.

Edeka Südbayern ging hier noch einen Schritt weiter und hat zusätzliche Komponenten wie Rückfahrradar, automatische Notbremsung und Seitenführkameras eingebaut.

EINSATZ ZUSÄTZLICHER LANG-LKW DENKBAR

Negative Erfahrungen hat Edeka Südbayern nicht zu verzeichnen – einzig eine schnellere Streckenfreigabe würde sich das Unternehmen wünschen. EDEKA Südbayern kann durch den Einsatz der neuen Lang-Lkw eindeutige Vorteile gegenüber dem Einsatz normaler Lkw registrieren. Sie sind in ihrer Entwicklung inzwischen bei 50 Prozent mehr Frachtvolumen und 30 Prozent weniger Schadstoffausstoß angelangt. Da sich die Gesamt-Tonnage von bisher fünf Achsen beim Lang-Lkw nun auf sieben Achsen verteilt, werden auch die Straßen erheblich weniger belastet. Inzwischen denkt man bei Edeka Südbayern darüber nach, zwei weitere Lang-Lkw in den Fuhrpark aufzunehmen.



ELFLEIN SPEDITION & TRANSPORT GMBH



BAYERN, 96052 BAMBERG
350 MITARBEITER / 3 LANG-LKW
AUTOMOBIL, PAPIER, LEBENSMITTEL



Geschäftsführer Rüdiger Elflein



VERWENDETE KOMBINATION

3-Achs-Zugmaschine, 2-Achs-Dolly,
3-Achs-Megatrailer

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

3.100 km pro Tag
(Bamberg-Bautzen, Treuen-Regensburg)

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

18 %

EINSPARUNGEN STRECKEN

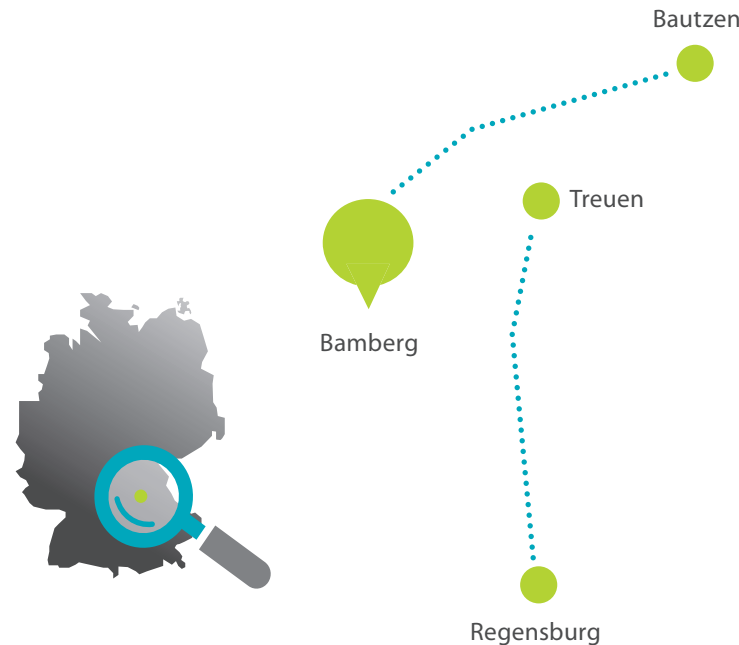
2 Fahrten pro Tag

EINSPARUNGEN CO₂

18 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Autoteile



EINE FAHRZEUGKOMBINATION MIT ZUKUNFT

Rüdiger Elflein, Geschäftsführer der gleichnamigen Bamberger Spedition, ist zufrieden. Seitdem Lang-Lkw den Fuhrpark des Transportunternehmens ergänzen, hat sich vieles verbessert. „Als in den Branchen Automobil, Lebensmittel und Papier tätige Logistiker versorgen wir in der Regel sehr zeitkritische Produktionen. Hier schaffen wir mit unseren Lang-Lkw den Spagat zwischen knappen Kapazitäten, Umweltfreundlichkeit und Flexibilität,“ berichtet er. Im September 2012 startete der erste Lang-Lkw, Mitte Januar 2013 der zweite und im Mai 2013 der dritte.

Die drei Fahrzeuge schneiden im Testlauf rundum positiv ab: Sowohl auf der Strecke Bamberg-Bautzen als auch auf der Route Treuen-Regensburg lässt sich aufgrund der hohen Ladekapazität täglich eine Fahrt einsparen. Davon profitiert nicht zuletzt auch die Umwelt: Insgesamt reduzieren die beiden Fahrzeuge den Schadstoffausstoß auf ein Jahr hochgerechnet um 18 Prozent. Das entspricht einer Lkw-Laufleistung von 275.000 Kilometern, die weder die Straßen abnutzen noch die Umwelt belasten.

EINE INNOVATION, DIE SICH LOHNT

Schon bevor sich Rüdiger Elflein für eine Teilnahme am Feldversuch entschieden hatte, war er von den Vorteilen der Lang-Lkw überzeugt. Der Praxistest liefert für ihn nun die Bestätigung seiner hohen Erwartungen. „Aus meiner Sicht sind die Lang-Lkw eine für die Zukunft notwendige Fahrzeugkombination. Auf Dauer werden die europäischen Verkehrsströme unter Berücksichtigung der steigenden Umwelanforderungen und Treibstoffkosten mit den heute bekannten Fahrzeugen nicht zu bewältigen sein.“ Trotz des relativ hohen bürokratischen Aufwands wäre Elflein bereit, in weitere Lang-Lkw zu investieren. „Eine derartige Erneuerung des Transportequipments ist natürlich mit nicht unerheblichem Aufwand verbunden. Doch das ist hinsichtlich der zu erwartenden positiven Effekte vollkommen akzeptabel.“

IMAGEGEWINN AUF KUNDENSEITE

Nicht nur der Geschäftsführer reagiert positiv auf die Neuerung – auch in Sachen Mitarbeitermotivation profitiert das Unternehmen von den neuen Longlinern. Doch damit nicht genug: „Sowohl bei unseren Geschäftspartnern als auch in der Öffentlichkeit sind wir auf ein durchweg positives Echo gestoßen“, berichtet Elflein. „Für unser Unternehmen bedeuten die neuen Fahrzeuge eine innovative Fortentwicklung unserer Dienstleistungen, verbunden mit einem positiven Imagegewinn.“ Die in der medialen Berichterstattung dominierende Skepsis gegenüber den innovativen Longlinern ist für Elflein nicht nachvollziehbar. Wünschenswert seien aus seiner Sicht eine weniger ideologisch geprägte Herangehensweise an das Thema sowie eine größere Offenheit gegenüber innovativen Fahrzeugkonzepten – und dass weitere Strecken in nicht am Feldversuch teilnehmenden Bundesländern genehmigt werden.



GILLHUBER LOGISTIK GMBH



BAYERN, 85375 NEUFAHRN
120 MITARBEITER / 1 LANG-LKW
LOGISTIK UND TRANSPORT / AUTOMOTIVE

VERWENDETE KOMBINATION

Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

600 bis 800 km pro Tag

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

50 %

EINSPARUNGEN STRECKEN

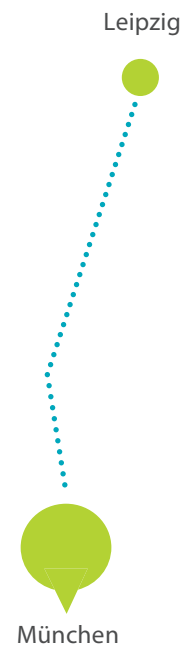
20 bis 30 %

EINSPARUNGEN CO₂

Rund 50 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Produktionsteile für Automobilherstellung



Geschäftsführer Srecko Mühling



PROFITABEL FÜR ALLE SEITEN

Seit März 2012 gehört ein Lang-Lkw zur Fahrzeugflotte der GILLHUBER Logistik GmbH. Er transportiert Produktionsteile für Automobilhersteller zwischen unterschiedlichen Start- und Zielpunkten in Bayern und Sachsen. Pro Tag legt er in der Summe rund 700 Kilometer zurück. Ein gutes Jahr später ist das Fahrzeug heute aus Sicht des Unternehmens aufgrund der positiven Erfahrungen nicht mehr wegzudenken.

Für die Teilnahme am Feldversuch entschied sich das Unternehmen mit dem Ziel, die ökologischen und ökonomischen Anforderungen zu optimieren. Und das ist gelungen: Unterm Strich lassen sich mit nur einem Lang-Lkw 20 bis 30 Prozent der Fahrten einsparen. Das bedeutet einen deutlich geringeren Kraftstoffverbrauch und einen entsprechend niedrigeren CO₂-Ausstoß. „Ein Lang-Lkw verbraucht etwas mehr Sprit als ein herkömmlicher Laster und wir haben etwas mehr Reifenverschleiß zu verzeichnen“, erläutert Srecko Mühling, Geschäftsführer der GILLHUBER Logistik GmbH. „Insgesamt überwiegen aber bei weitem die positiven Effekte. Durch das hohe Frachtvolumen sind weniger Fahrten nötig, so dass wir letztlich weniger Kraftstoff benötigen.“ Von den Einsparungen profitiere nicht nur die Spedition selbst, sondern auch die Kundenseite: „Heutzutage will jeder Hersteller seine gesamte Produktionskette ökologisch nachhaltig gestalten. Hierbei leisten die Lang-Lkw einen wichtigen Beitrag, indem sie die Klimabilanz verbessern“, erklärt Mühling. Die eingesetzten Fahrzeuge der GILLHUBER Logistik GmbH sind nach dem letzten Stand der Technik mit der vorgeschriebenen Sicherheitstechnik ausgestattet.

EIN JAHR UNFALLFREI

Am Steuer des Lang-Lkw sitzen erfahrene und speziell geschulte Fahrer der GILLHUBER Logistik GmbH, für die das neue Fahrgefühl eine willkommene Abwechslung darstellt. „Ein so exklusives Gefährt zu steuern macht natürlich Spaß. Aufgrund der Fahrzeuglänge ist noch mehr Umsicht als sonst gefragt, wobei die technische Zusatzausstattung eine wichtige Unterstützung bietet.“ In den bislang zwölf Monaten des Probelaufes ereignete sich kein einziger Unfall.

Als einzigen Kritikpunkt benennt das Unternehmen die Einschränkung des Streckennetzes. „Die Lang-Lkw sollten in ganz Deutschland zugelassen werden. Wir würden dann bis zu 15 weitere Lang-Lkw einsetzen.“



HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS GMBH & CO. KG



NIEDERSACHSEN, 49090 OSNABRÜCK
10.000 MITARBEITER (WELTWEIT) / 3 LANG-LKW
FERTIG- UND GEBRAUCHSGÜTER, MASCHINEN



Generalbevollmächtigter Karl Engelhard

VERWENDETE KOMBINATION

Motorwagen mit Dolly-Achse und Auflieger,
dreiachsig

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

Osnabrück-Bramsche: ca. 180 km pro Tag,
Lehrte-Dingolfing / Lehrte - Bergkirchen: ca. 640 km pro Weg

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

30 %

EINSPARUNGEN STRECKEN

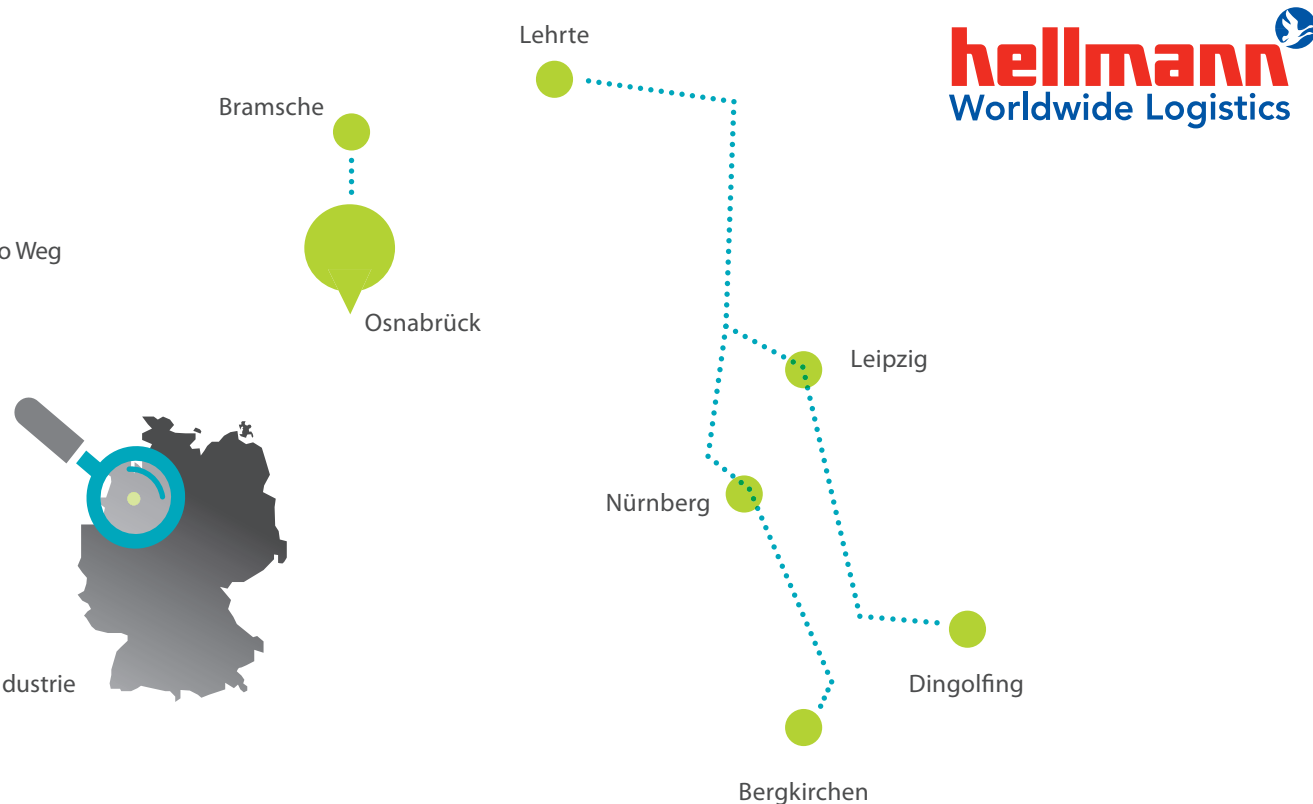
30 % bei gleichbleibendem Güteraufkommen

EINSPARUNGEN CO₂

30 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Pappwaren, Drogerieartikel, Zubehör Automobil-Industrie



DEUTLICHE ENTLASTUNG DES STRASSENTRANSPORTS

Bei Hellmann Worldwide Logistics kennt man sich mit überlangen Lkw aus: Bereits 2006 hatte das international tätige Unternehmen am niedersächsischen Feldversuch teilgenommen. Aufgrund der positiven Erfahrungen – neben einer deutlichen Senkung des CO₂-Ausstoßes wurden während des Testlaufes 21.000 Liter Diesel eingespart – bestand großes Interesse am aktuellen Feldversuch.

NUR NOCH ZEHN STATT FÜNFZEHN TOUREN TÄGLICH

Nach längerem Vorlauf für Planung und Genehmigungen war es im Juli 2012 endlich soweit: Auf einer mit 20 Kilometern vergleichsweise kurzen Strecke trat ein Lang-Lkw seinen Dienst an. Seitdem pendelt er im Zwei-Schichten-Betrieb zwischen der Osnabrücker Unternehmenszentrale und dem Kunden in Bramsche, beladen mit Waren wie Tischdekorationen und Servietten. Aus Sicht von Karl Engelhard, Generalbevollmächtigter von Hellmann Worldwide Logistics, ein voller Erfolg: „Es ist uns gelungen, mit dem Einsatz des Lang-Lkw die Effizienz im Sinne unserer Kunden deutlich zu steigern und den Straßen-transport insgesamt zu entlasten.“ Waren mit den herkömmlichen Lastern 15 Touren pro Tag nötig, sind es mit dem überlangen nur noch zehn. Seit einigen Monaten ergänzen zwei weitere Lang-Lkw den Fuhrpark des Logistikunternehmens: Beide sind ab Lehrte überwiegend auf der Autobahn im Einsatz – einer nach Bergkirchen bei Dachau, der andere nach Dingolfing. Bei gleichbleibendem Güteraufkommen lassen sich rund 30 Prozent der Fahrten einsparen – das bedeutet fast ein Drittel weniger Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß. Fazit: Sowohl Logistiker als auch Kunden sind mit dem neuen Transportsystem durchweg zufrieden.

DIE ACHSE LENKT MIT

Auch fahrtechnisch überzeugt der Praxistest: Für Fahrten auf Bundesstraßen und auf der Bundesautobahn ist das 25 Meter lange Gefährt weder zu groß oder zu schwer noch zu ungelenk. Im Gegenteil, denn die sogenannte Dolly-Achse hilft beim Lenken. So sei es ein Leichtes, die Spur selbst in engen Kurven zu halten, ohne dass eine der acht Achsen den Randstein berührt. „Unsere Fahrer berichten, dass ihnen das Fahrzeug im Straßenverkehr keinerlei Probleme macht. Weder kommt es zu Verkehrsbehinderungen noch zu einem erhöhten Unfallpotenzial“, berichtet Karl Engelhard.

GRÖßERES STRECKENNETZ GEWÜNSCHT

In Zeiten des wachsenden Güteraufkommens sieht das Unternehmen Hellmann in der bundesweiten Nutzung von Lang-Lkw eine sinnvolle Lösung: „Diese Innovation stellt einen weiteren Baustein zur Verbindung von Kostenoptimierung und nachhaltigem Umweltschutz dar. Eine bundesweit einheitliche Regelung wäre absolut wünschenswert.“ Als international tätiger Logistikdienstleister wäre dem Unternehmen insbesondere auch an einer Lösung der Frage des grenzüberschreitenden Verkehrs gelegen: „Wir sehen hier großes Potenzial, zum Beispiel mit Transporten von und nach Holland, wo der Lang-Lkw ja ebenfalls im Einsatz ist.“



KRAGE SPEDITIONSGESELLSCHAFT MBH



NIEDERSACHSEN, 30855 LANGENHAGEN
330 MITARBEITER / 1 LANG-LKW
EXPRESSSTÜCKGUT DIVERSE BRANCHEN

VERWENDETE KOMBINATION

Zugmaschine 3-achsig (7,82 WB + 13,60 Sattel)
auf Dolly-Achse

GEPLANTE STRECKEN

Langenhagen-Neuenstein-Langenhagen

GESCHÄTZTE EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

20 %

GESCHÄTZTE EINSPARUNGEN STRECKEN

Rund 33 %

GESCHÄTZTE EINSPARUNGEN CO₂

20 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Stückgutexpressverkehre, Logistikdienstleistungen



Langenhagen

Neuenstein



Geschäftsführer Mathias Krage



SCHLAPPE AUF DEN LETZTEN METERN

Bei der Spedition Krage in Langenhagen heißt es Geduld zu bewahren. Seit Wochen steht hier ein Lang-Lkw auf dem Hof – und dort muss er wohl noch eine Weile bleiben. „Eigentlich hätte es längst losgehen sollen, doch wir warten noch auf die letzten 500 Meter: Die Strecke ab der Autobahnausfahrt bis zum Zielpunkt im hessischen Neuenstein ist aktuell nicht genehmigt“, erklärt Geschäftsführer Mathias Krage.

Die Erwartungen an den Testlauf sind hoch: Zwar verbrauche der Lang-Lkw zwei Liter mehr Kraftstoff als die herkömmlichen Laster, doch in Relation zum Frachtvolumen ließen sich insgesamt 30 bis 40 Prozent Sprit und entsprechend CO₂-Ausstoß einsparen. Nicht nur der Spediteur selbst, auch seine Belegschaft ist hoch motiviert, den Feldversuch zu starten. „Viele unserer rund 50 Berufskraftfahrer zeigten sofort Interesse, das neue, lange Fahrsystem kennenzulernen. Bislang haben wir fünf von ihnen mit einem speziellen Training vorbereitet.“ Beeindruckt zeigt sich Krage vom hohen Sicherheitsstandard der Lang-Lkw: „Spurhalteassistent, Achslastanzeige, Reifenluftdruckkontrolle, Abstandsregeltempomat – das sind alles Systeme, die die Fahrsicherheit stark erhöhen. Die Unfallwahrscheinlichkeit halte ich entsprechend für gering.“

KEINE KONKURRENZ ZUR BAHN

Wäre der Einsatz von Lang-Lkw bundesweit möglich, würde Krage seine Fahrzeugflotte ohne weiteres um zusätzliche Gefährte aufrüsten. „Das Potenzial wäre enorm: Bei uns fahren jede Nacht gut 50 Linien zu zentralen, teils internationalen Hauptumschlagbetrieben. Wirtschaftlich und ökologisch brächten die Lang-Lkw große Vorteile.“ Dem von Kritikern oft vorgebrachten Einwand, die überlangen Transporter seien unökologisch, da sie der Bahn

Sendungen entzögen, kann er nicht nachvollziehen. „Die Lang-Lkw sind keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung zum Bahntransport. Sie sind sehr flexibel einsetzbar und lassen sich mit genormten, kranbaren Einheiten beladen – ideale Voraussetzungen für den Kombinierten Verkehr!“ Für viele Routen gäbe es zudem gar keine Bahngleise. „Aber über die Kosten und den Aufwand für den Bau neuer Gleise spricht man offenbar lieber nicht.“

Alles in allem sieht Krage in den neuen Lang-Lkw keine Brücken-, sondern eine Randtechnologie, die langfristig rund zehn Prozent des Gesamtfrachtvolumens übernehmen wird. „Es wird Zeit, die Aufregung aus der Diskussion zu nehmen und sie auf eine sachliche Ebene zu bringen“, appelliert er und hofft, dass auch seine Spedition bald eigene Praxiserfahrungen als Grundlage dazu beisteuern kann.



KÜHNE + NAGEL (AG & CO.) KG



HAMBURG, 20457 HAMBURG
10.000 MITARBEITER / 1 LANG-LKW
ROAD & RAIL, KONTRAKTLOGISTIK, SEEFRACHT, LUFTFRACHT



Regionalleiter Norddeutschland Uwe Bielang

VERWENDETE KOMBINATION

Motorwagen BDF Wechselbrücken,
Dolly-Achse, Auflieger

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

1.000 km pro Tag

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

30.000 Liter pro Jahr

EINSPARUNGEN STRECKEN

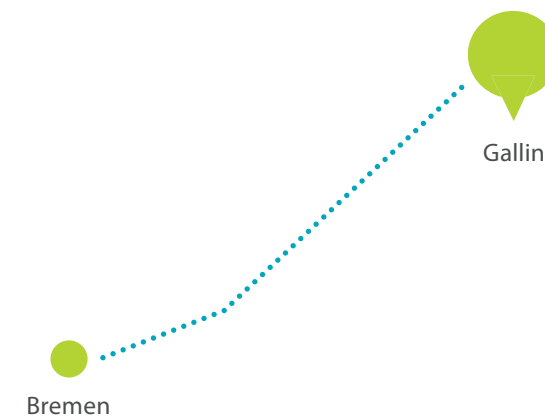
1,5 Fahrten pro Tag

EINSPARUNGEN CO₂

Rund 30 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Handelswaren, fast-moving consumer goods



KÜHNE+NAGEL



TEILNAHME AM FELDVERSUCH DANK SONDERGENEHMIGUNG

Seit Februar 2013 nimmt der Logistikdienstleister Kühne + Nagel am Feldversuch teil: Seitdem transportiert ein Lang-Lkw Waren von Gallin in Mecklenburg-Vorpommern zum Güter-Verkehrs-Zentrum in Bremen. Die Strecke verläuft überwiegend auf Autobahnen und eignet sich damit besonders gut. Einziger Haken war das Bremer Stadtgebiet, für das Kühne + Nagel schließlich eine Sondergenehmigung erhalten hatte. „Wir freuen uns sehr, dass das Land Bremen die logistische Sinnhaftigkeit erkannt hat und uns in diesem wichtigen Thema entgegengekommen ist“, äußert sich Uwe Bielang, Regionalleiter Norddeutschland der Kühne + Nagel (AG & Co.) KG.

VERGEBLICHE BEMÜHUNGEN UM BAHNTRASSE

Auch für den Auftraggeber, das Handelsunternehmen Tchibo, ist der Versuch interessant: „Trotz langjähriger Bemühungen ist es leider nicht möglich, eine geeignete Bahnverbindung zwischen Gallin und Bremen zu etablieren. Daher möchten wir mit diesem Feldversuch nun die Alltagstauglichkeit des Lang-Lkw testen“, erläutert Tchibo-Konzernsprecher Arnd Liedtke. „Besonders interessiert uns, wie stark sich der Treibstoffverbrauch und somit die Umweltbelastung reduzieren lassen.“

Hochgerechnet auf ein Jahr verspricht sich Kühne + Nagel eine Einsparung von etwa 30.000 Litern Treibstoff und eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um rund 30 Prozent. Um die tausend Kilometer legt der 25,25 Meter lange Lkw jeden Tag zurück, beladen mit 52 Europaletten statt 34, wie sie auf ein herkömmliches Fahrzeug passen. Eineinhalb Fahrten lassen sich somit täglich einsparen – eine Entlastung nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Autobahnen.

FÜR DEN FAHRER WIRD DIE ARBEIT NICHT SCHWERER

Ans Steuer des Lang-Lkw lässt Kühne + Nagel ausschließlich Fahrer mit langjähriger Berufserfahrung. „Das Führen der Fahrzeuge erfordert ein hohes Maß an Verantwortung. Insbesondere wird vor dem Einsatz das Rangieren der Fahrzeuge speziell geübt“, berichtet Bielang. „Schwerer wird die Arbeit für den Fahrer aber grundsätzlich nicht.“ Auch in Sachen Verkehrssicherheit ist die Spedition von den Lang-Lkw überzeugt – die ersten Monate des Praxistests liefen wie erwartet völlig reibungslos. Zudem sorgt die Ausstattung der Fahrzeuge für zusätzliche Sicherheit, vom Bremssystem über Abstandsregeltempomat bis hin zu elektronischen Fahrdynamikregelsystemen. Die größte Herausforderung stelle im Tagesgeschäft die Prüfung der Strecken auf Sperrungen oder Umleitungen dar, da diese nicht von Lang-Lkw befahrbar seien. In diesem Fall müsse das Fahrzeug gegebenenfalls in einen konventionellen Lkw umgebaut werden, was aufgrund der gewählten Fahrzeugkombination schnell und flexibel möglich sei.

Insgesamt ziehen Kühne + Nagel und Tchibo ein ausgesprochen positives Fazit aus den ersten Testmonaten mit dem Lang-Lkw. „Auch viele andere Kunden verfolgen den Feldversuch mit großem Interesse und befürworten unseren Einsatz eines Lang-Lkw. Eine bundeseinheitliche Ausweitung des Streckennetzes auf alle Autobahnen würden wir sehr begrüßen. Dann wäre durchaus denkbar, dass wir noch weitere Lang-Lkw einsetzen“, resümiert Uwe Bielang.



SPEDITION SCHWARZ GMBH



BADEN-WÜRTTEMBERG, 89542 HERBRECHTINGEN
160 MITARBEITER / 2 LANG-LKW
HAUSHALTSGERÄTE, ELEKTROGERÄTE



Geschäftsführer Thomas Schwarz

VERWENDETE KOMBINATION

3 Achs-Motorwagen, Dollyachse, Megatrailer

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

Täglich je 510 km

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

Rund 20 %

EINSPARUNGEN STRECKEN

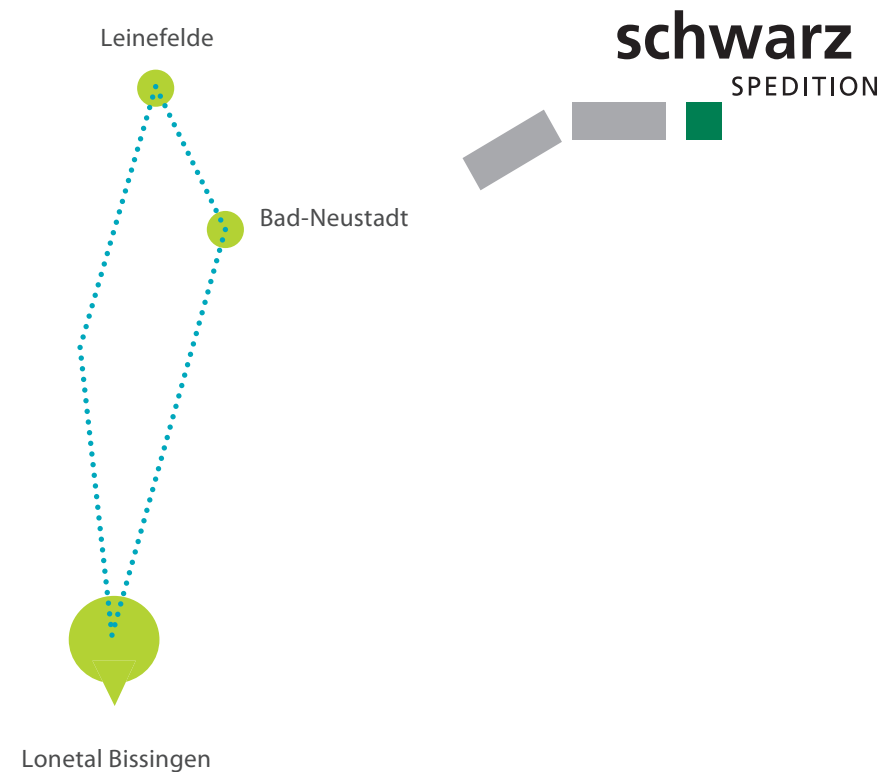
40 %

EINSPARUNGEN CO₂

Rund 20 %

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Haushaltsgeräte, Dämmstoffe



ÖKONOMISCH & ÖKOLOGISCH EIN GEWINN

Ginge es nach Thomas Schwarz, Geschäftsführer der Spedition Schwarz, wären längst in ganz Deutschland Lang-Lkw unterwegs. „Wenn der Einsatz bundesweit in ganz Deutschland oder sogar Europa möglich wäre, würden wir sofort zehn weitere Lang-Lkw anschaffen“, betont er. „Sofern keine Lösung auf der Schiene gefunden werden kann, sehen wir in den neuen Lastzügen eine vernünftige Ergänzung der Transportmittelarten, die sowohl ökonomisch als auch ökologisch profitabel sind.“ Der Spediteur weiß, wovon er spricht: Seit August 2012 sind zwei Lang-Lkw für ihn unterwegs.

Da die Lang-Lkw in Baden-Württemberg ausschließlich auf der Bundesautobahn A7 zugelassen sind, nimmt die Spedition für die Teilnahme am Feldversuch logistischen Zusatzaufwand in Kauf: „Wir bauen das Langfahrzeug erst am Rasthof Lonetal zusammen. Zwei konventionelle Lkw liefern einen Sattelzug und einen Motorwagen mit Dollyachse an, die Ankopplung erfolgt dann binnen weniger Minuten“, erläutert Schwarz. „Dennoch verlieren wir durch den Umweg und den Aufwand mindestens eine Stunde Zeit.“

53 STATT 38 PALETTENSTELLPLÄTZE UND UNPROBLEMATISCHES HANDLING

Trotz der Umstände zieht das Unternehmen nach den ersten Testmonaten eine positive Bilanz. „Unsere Erwartungen sind in jeder Hinsicht übertroffen worden“, berichtet Schwarz. Da die Spedition überwiegend Volumengüter wie zum Beispiel Kühlschränke transportiert, können die Lkw optimal ausgelastet werden; 53 statt 38 Paletten passen auf einen Lastzug. Das bedeutet nach Unternehmensangaben eine rund 20 Prozent höhere Produktivität und 20 Prozent CO₂-Einsparung.

Auch die Rückmeldungen der speziell geschulten Fahrer, die mit den Lang-Lkw auf der Straße unterwegs sind, sprechen für die Innovation: „In Bezug auf Fahrdynamik, Rangiermöglichkeiten und Fahrsicherheit sind die Fahrzeuge vollkommen problemlos zu handhaben“, berichtet Schwarz. „Aufgrund der innovativen Fahrassistenzsysteme, mit denen sie ausgestattet sind, bieten sie zusätzliche Sicherheit.“

SCHWERFÄLLIGES GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Abgesehen vom Umweg über den Rastplatz verzeichnet Schwarz keinen zusätzlichen Aufwand im regulären Tagesgeschäft. Einzig das Beantragungsverfahren kritisiert er als zu umständlich. „Die Beantragung neuer Be- oder Entladestellen nimmt unserer Erfahrung nach derzeit ein halbes bis ganzes Jahr in Anspruch. Das dauert alles viel zu lange!“ Die Widerstände und Skepsis gegen die Lang-Lkw kann der Spediteur nicht nachvollziehen. „Meiner Erfahrung nach war bislang jeder, dem man die Vorteile auf sachlicher Basis veranschaulicht hat, begeistert. Vor allem die ökologischen Vorteile sprechen für sich.“



UPS TRANSPORT OHG



NORDRHEIN-WESTFALEN, 41460 NEUSS
600 MITARBEITER / 2 LANG-LKW
KURIER EXPRESS PAKET



Geschäftsführer Christian Messerschmidt

VERWENDETE KOMBINATION

Wechselbrückenfahrzeug, Untersetzachse,
Sattelaufleger

ZURÜCKGELEGTE STRECKEN

580 km pro Tag ab Sommer 2013 1.160 km

EINSPARUNGEN KRAFTSTOFF

Rund 24%

EINSPARUNGEN STRECKEN

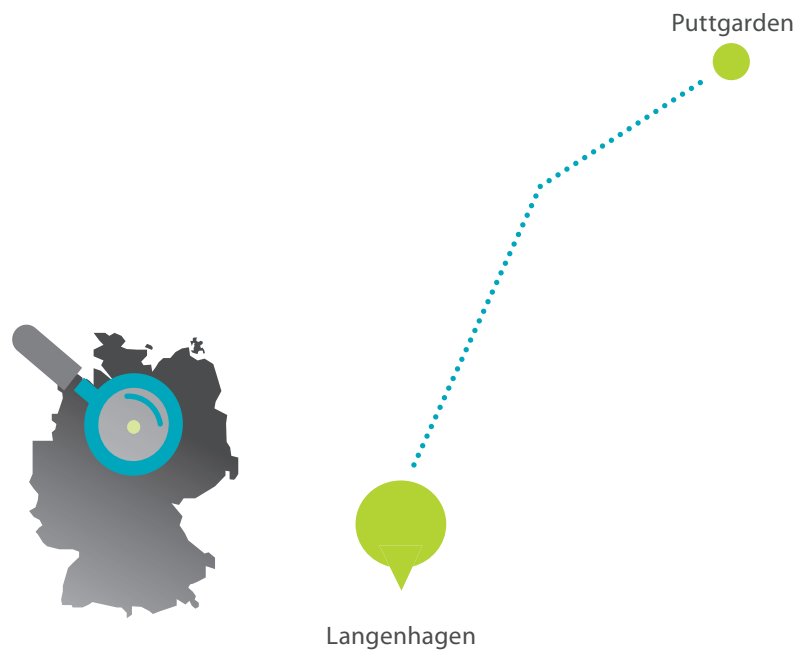
580 km pro Tag ab Sommer 2013

EINSPARUNGEN CO₂

Rund 24%

TRANSPORTIERTE PRODUKTE

Paket- und Expresssendungen



EIN KLARES „JA“ ZUM LANG-LKW

Als international tätiger Logistikanbieter kennt sich United Parcel Service (UPS) mit den überlangen Lastkraftwagen bestens aus: In den skandinavischen Ländern fährt der Paketdienst seit vielen Jahren problemlos mit diesem Konzept. Nun wird geprüft, inwieweit es sich in Deutschland bewähren kann. Seit Oktober 2012 fährt täglich ein Lang-Lkw vom Umschlagbetrieb in Langenhagen zum Fährhafen in Puttgarden und wieder zurück; ab Sommer 2013 soll ein zweiter eingesetzt werden. Erwartungsgemäß fällt das Fazit von UPS nach einem halben Jahr positiv aus. Das Frachtvolumen erhöht sich um 47 Prozent von 98 auf 144 Kubikmeter; entsprechende Kosteneinsparungen sind die Folge. „Ab Sommer erwarten wir durch den Einsatz eines zweiten Lang-Lkw eine Reduzierung um rund 580 Fahrkilometer pro Tag“, schätzt Bernhard Wetteskind, UPS Europa Equipment Management. „Unseren Hochrechnungen zufolge verringern sich dann auch Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß um etwa 24 Prozent. Aber auch die Wartungskosten sinken voraussichtlich, da wir bei gleicher Transportleistung weniger Verschleißteile beanspruchen.“

LANG-LKW LÖSUNG FÜR DEN FAHRERMANGEL

Ähnlich positive Erfahrungen wie im letzten Halbjahr hat UPS bereits 2007 im nordrhein-westfälischen Testlauf gemacht: Die Erwartungen hinsichtlich Verkehrsentslastung, Einsparpotenzialen und CO₂-Reduktion waren auch damals schon erfüllt worden. Kein Wunder also, dass sich das Unternehmen klar für eine bundesweite Zulassung von Lang-Lkw ausspricht: „Aus unserer Sicht leistet dieses innovative Konzept einen Beitrag zur Umweltverträglichkeit und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens“, argumentiert Wetteskind. „Ferner kann es auch als Baustein gesehen werden, um mittelfristig dem aufkommenden Fahrermangel zu begegnen.“ Am Steuer des Test-Lkw sitzen ausschließlich Fahrer mit langjähriger Berufserfahrung, die eine spezielle Schulung durchlaufen haben.

Für sie stellt nach Unternehmensangaben die Umstellung auf einen Lang-Lkw im regulären Betriebsablauf keinen zusätzlichen Aufwand dar. In puncto Sicherheit profitieren sie und die anderen Verkehrsteilnehmer sogar: „Technisch gesehen sind die Lang-Lkw aufgrund der innovativen Sicherheitsausstattung derzeit mit die sichersten Fahrzeuge auf deutschen Straßen.“

ENORME POTENZIALE IN NATIONALEN UND INTERNATIONALEN TRANSPORTNETZWERKEN

Mittelfristig sieht UPS im bundesweiten und grenzüberschreitenden Einsatz von Lang-Lkw im Fernstraßennetz enorme Potenziale für die Effizienzsteigerung. Voraussetzung dafür seien allerdings eine europaweite Harmonisierung der entsprechenden Regularien. Grundsätzlich seien in Deutschland eine sachorientiertere Diskussion und mehr Aufklärung zum Thema wünschenswert. „Nicht nur in der öffentlichen Wahrnehmung, sondern auch auf Verwaltungsebene scheint es hier Informationsdefizite zu geben. Von unserer Seite gibt es nach dem Praxistest ein klares „Ja“ zum Lang-Lkw“, bekräftigt Wetteskind.



MÖGLICHE KOMBINATIONEN EINES LANG-LKW

17,8 m



Sattelzugmaschine
mit Sattelanhänger
(Sattelkraftfahrzeug)

25,25 m



Sattelkraftfahrzeug
mit Zentralachs-
anhänger

25,25 m



Lastkraftwagen mit
Untersetzachse &
Sattelanhänger

25,25 m



Sattelkraftfahrzeug
mit einem weiteren
Sattelanhänger

24 m



Lastkraftwagen
mit einem
Anhänger

FAQ

WAS IST DAS BESONDERE AN EINEM LANG-LKW?

Lang-Lkw dürfen eine maximale Länge von 25,25 Metern haben. Zum Vergleich: Die herkömmliche Länge von Sattelkraftfahrzeugen beträgt maximal 16,50 Meter, die von Lastzügen (Lastkraftwagen mit einem Anhänger) maximal 18,75 Meter.

WELCHEN VORTEIL HAT DER EINSATZ VON LANG-LKW?

Innovative Nutzfahrzeuge wie der Lang-Lkw können einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr und in Transport- und Logistikketten leisten. Denn mit ihnen kann die gleiche Gütermenge mit weniger Fahrten und weniger Emissionen transportiert werden. Durch die Bündelung von Fahrten und einen leichteren Umschlag von Behältern zwischen den Verkehrsträgern kann ein zusätzlicher Beitrag zur Entlastung der Autobahnen und zum Klimaschutz geleistet werden.

IST EIN LANG-LKW NICHT NUR LÄNGER, SONDERN AUCH SCHWERER ALS ANDERE LKW?

Nein. Das zulässige Gesamtgewicht der Lang-Lkw beträgt 40 Tonnen, im Vor- und Nachlauf beim Kombinierten Verkehr 44 Tonnen. Diese Gewichtsgrenzen gelten bereits bisher bei herkömmlichen Lkw.

WIE LANGE DAUERT DER FELDVERSUCH MIT LANG-LKW?

Der Feldversuch ist am 1. Januar 2012 gestartet und dauert fünf Jahre – bis zum 31. Dezember 2016.

WIE VIELE UNTERNEHMEN HABEN SICH BISLANG BEI DER BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (BAST) ANGEMELDET, UM AM FELDVERSUCH TEILZUNEHMEN?

Es haben sich bislang 23 Unternehmen mit 43 Fahrzeugen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) angemeldet. (Stand: Juni 2013)

WAS SOLL IM RAHMEN DER WISSENSCHAFTLICHEN BEGLEITUNG UNTERSUCHT WERDEN?

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung werden die Chancen und Risiken des Einsatzes von Lang-Lkw besonders mit Blick auf Umweltauswirkungen, Effizienzsteigerungen im Transport, Verkehrssicherheit und infrastrukturelle Auswirkungen untersucht. Hierfür werden zum Beispiel Anprallversuche an Schutzeinrichtungen, Mitfahrten in Lang-Lkw und Befragungen der Fahrer durchgeführt.

GIBT ES EINE FRIST, BIS ZU WELCHEM TERMIN MAN SICH FÜR DEN FELDVERSUCH ANGEMELDET HABEN MUSS?

Nein, während der Laufzeit der Ausnahmereordnung kann jeder, der die Anforderungen erfüllt, am Feldversuch teilnehmen.



WIE KANN MAN AN DEM FELDVERSUCH TEILNEHMEN?

Der Transportunternehmer muss seine Teilnahme an dem Feldversuch bei der BAST in Bergisch Gladbach anzeigen. Genehmigungen sind nicht erforderlich, allerdings müssen einige Bedingungen und Auflagen gemäß Ausnahmereordnung erfüllt sein, z. B.:

- » die zu befahrenden Strecken müssen im Positivnetz genehmigt sein
- » Ausrüstung des Lkw mit zusätzlicher Sicherheitsausrüstung
- » Einweisung in das Fahrzeug
- » Qualifikation der Fahrer
- » Tauglichkeit einer Ladeinheit einer Lang-Lkw-Fahrzeugkombination für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr
- » Teilnahme an der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuches
- » Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr ist mitzuführen



WEITERE INFORMATIONEN FINDEN
SIE UNTER WWW.BAST.DE

WELCHE BUNDESLÄNDER HABEN STRECKEN FÜR DEN FELDVERSUCH GEMELDET?

Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen



PROJEKTPHASEN DER WISSENSCHAFTLICHEN BEGLEITUNG

PHASE 1

statistische Erhebungen; experimentelle und modelltheoretische Untersuchungen

PHASE 2

Sammlung von Daten eventuell anderer, besonderer Ereignisse im Zusammenhang mit dem Einsatz von Lang-Lkw

PHASE 3

Nacherhebungen zu den Arbeitsschritten der ersten Untersuchungsphase; Zusammenfassung im Bericht

GIBT ES EINE OBERGRENZE BEI DER ZAHL DER ZUGELASSENEN LANG-LKW?

Nein, es gibt keine Obergrenze, wie viele Lang-Lkw an dem Feldversuch teilnehmen können.

WELCHE ANFORDERUNGEN MÜSSEN DIE FAHRER DER LANG-LKW ERFÜLLEN?

Die Fahrer müssen mindestens fünf Jahre ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis CE sein und benötigen fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr. Voraussetzung für die Teilnahme ist zudem ein spezieller Einweisungslehrgang zum Lang-Lkw.

DÜRFEN LANG-LKW ANDERE VERKEHRSTEILNEHMER ÜBERHOLEN?

Grundsätzlich nicht. Im Übrigen dürfen Fahrzeuge überholt werden, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen.

WAS PASSIERT, WENN SICH EINE STRECKE ALS NICHT BEFAHRBAR HERAUSSTELLT (SPERRUNG ETC.)? DARF EIN LANG-LKW DANN EINE AUSWEICHROUTE NUTZEN?

Der Lang-Lkw darf nur auf dem verkündeten Streckennetz verkehren. Weisungen der Polizeibeamten nach § 36 StVO, von dem die Ausnahme-Verordnung keine Abweichung trifft, gehen vor und sind zu beachten. Gegebenenfalls besteht die Möglichkeit der Abkoppelung an geeigneter Stelle.

DÜRFEN LANG-LKW AUCH IN INNENSTÄDTEN ODER WOHNGEBIETEN FAHREN?

Nein, es dürfen ausschließlich die genehmigten Strecken befahren werden. Ihr Einsatz ist vornehmlich auf logistische Punkt-Punkt-Verkehre auf einem ausgewählten Straßennetz beschränkt. Verlängerte Lastzugkombinationen werden nicht die Belieferung von Einkaufszentren oder Supermärkten in den Innenstädten übernehmen. Die Stärke von Lang-Lkw liegt im Direktverkehr zwischen logistischen Knoten wie etwa Güterverkehrszentren, Terminals des kombinierten Verkehrs, große Werksstandorte und Häfen.

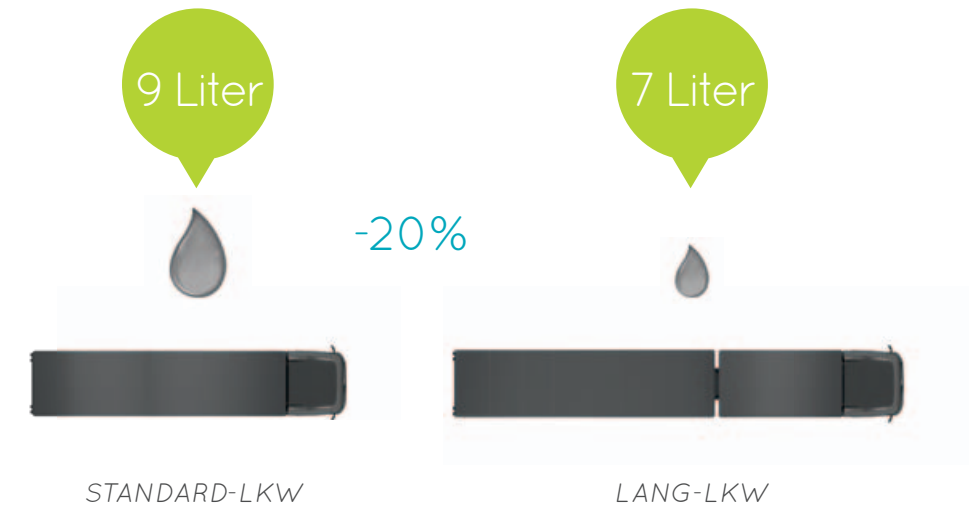
WIE KÖNNEN NEUE ROUTEN FÜR DAS POSITIVNETZ DES LANG-LKW VORGESCHLAGEN WERDEN?

Es besteht die Möglichkeit, eine Aufnahme neuer Strecken bei den zuständigen Landesministerien zu beantragen, in deren Zuständigkeitsbereich sich die jeweiligen Routen befinden. Die Landesministerien prüfen dann die Eignung der Strecke für den Einsatz mit Lang-Lkw und leiten gegebenenfalls Strecken als geeignet zur Aufnahme in das Positivnetz an das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) weiter. Eine Aufnahme in das Positivnetz kann allerdings erst im Zuge einer durch das BMVBS periodisch vorzunehmenden Novellierung der Ausnahmereverordnung erfolgen.

KANN EINE NEUE BUNDESREGIERUNG 2013 NACH DER WAHL DEN FELDVERSUCH MIT SOFORTIGER WIRKUNG STOPPEN?

Der Feldversuch ist grundsätzlich auf fünf Jahre angelegt. Bei der Entscheidung müsste laut BMVBS der Vertrauensschutz der Transportunternehmen hinsichtlich des Außerkrafttretens der Ausnahme-Verordnung berücksichtigt werden.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH SINKT (VERBRAUCH JE 10 PALETTEN / 100KM)



LAUFZEIT DES AKTUELLEN FELDVERSUCHES:
01.01.2012 – 31.12.2016

IMPRESSUM

Stand: Juni 2013

Herausgeber:

Initiative für Innovative Nutzfahrzeuge



Verband der Automobilindustrie
Behrenstr. 35
10117 Berlin

Telefon: +49 30 897842-0

E-Mail: info@vda.de