

Berlin, 7. Oktober 2014

Herausgeber:

Bundesverband Großhandel,
Außenhandel, Dienstleistungen e.V.

Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Telefon 030 590099-513
Telefax 030 590099-529

www.bga.de

Autor:

RAin Kim Cheng
Abteilungsleiterin
Verkehr- und Logistik
kim.cheng@bga.de

Feldversuch mit dem Lang-Lkw Zwischenbericht der BAST

1 Einleitung

Bedeutung der BAST

2 Ziel der wissenschaftlichen Begleitung

2.1 Vorurteile

3 Ergebnisse der BAST

3.1 Positiv

3.2 Kritisch

3.3 Vorläufige Gesamtbewertung

3.4 Position des BGA

1 Einleitung

Bedeutung der BAST

Am 1. Januar 2012 ist der Feldversuch mit dem Lang-Lkw gestartet. Dieser bis Ende 2016 andauernde Versuch wird durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wissenschaftlich begleitet. Das Untersuchungsprogramm erstreckt sich auf alle für Lang-Lkw relevanten Themenfelder.

Die BAST hat im September 2014 einen wissenschaftlichen Zwischenbericht vorgelegt. Der Zwischenbericht der wissenschaftlichen Begleituntersuchungen, von namhaften Institutionen durchgeführt, schafft eine solide Informationsbasis und beantwortet wichtige Fragen zum weiteren Einsatz von Lang-Lkw.

2 Ziel der wissenschaftlichen Begleitung

Ziel der wissenschaftlichen Begleitung durch die BAST war es zum einen alle in der Öffentlichkeit diskutierten Hoffnungen und Bedenken gegen den Lang-Lkw umfassend zu berücksichtigen und zum anderen möglichst frühzeitig und wissenschaftlich fundiert, belastbare Ergebnisse zu liefern.

Mit diesem Zwischenbericht werden nun die vorliegenden Ergebnisse aus der Anlaufphase sowie der kompletten Analysephase zusammengefasst. Der Bericht enthält die Ergebnisse aller zwischenzeitlich vergebenen Forschungsprojekte einschließlich ihrer zusammenfassenden Bewertung. Weiterhin gibt der Bericht den bisherigen Sachstand hinsichtlich der ersten Hälfte der Datenerhebungsphase wieder.

2.1 Vorurteile

Die BAST führt aus, dass eine Erhöhung der Achslasten oder Gesamtgewichte mit dem Feldversuch nicht verbunden sind. Dies ist elementar für das Verständnis der Ergebnisse der BAST.

Die Studie betont, dass die Diskussion um den Feldversuch mit Lang-Lkw von Beginn an emotional geführt wurde. Ausgehend von den Argumenten gegen längere und schwerere Lkw aus der Vergangenheit wurden unreflektiert folgende Hauptkritikpunkte gegen den Feldversuch geltend gemacht:

- Die Verkehrssicherheit würde durch größere und / oder schwerere Lkw gefährdet.
- Die Infrastruktur wird durch größere und / oder schwerere Lkw derart beansprucht, dass eine Ertüchtigung und / oder Instandsetzung die Allgemeinheit mit enormen Kosten belasten würde.
- Durch die zu erwartende Effizienzsteigerung und damit einhergehende Kostenvorteile im Straßengüterverkehr würden Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert und / oder neue Verkehre auf der Straße induziert, sodass schließlich nicht weniger, sondern mehr Straßengüterverkehr stattfinden würde.

3 Ergebnisse der BASt

3.1 Positiv

- Die Lang-Lkw waren zum Berichtszeitpunkt an fünf leichten Unfällen beteiligt. Bei diesen Unfällen mit leichtem Sachschaden lässt sich kein Zusammenhang mit den für Lang-Lkw charakteristischen Eigenschaften belegen.
- Bis zu 7 Prozent der Fahrleistung oder bis zu 9 Prozent der Fahrten konventioneller LKW könnten durch Lang-Lkw ersetzt werden.
- Das Marktpotenzial beträgt zwischen 27 und 46 Prozent aller LKW-Fahrten bzw. 37 bis 43 Prozent der Fahrleistungen der grundsätzlich verlagerbaren Transportvorgänge.
- Die Kostenvorteile des Lang-Lkw liegen in seinem erweiterten Ladevolumen. Hier konnte ein Kostenvorteil in Höhe von ca. 16 % im Vergleich zum konventionellen Lkw ermittelt werden.
- Im Durchschnitt ersetzte eine Lang-Lkw-Fahrt 1,56 Fahrten mit konventionellen Lkw. Dies bedeutet, dass zwei Lang-Lkw-Fahrten sogar etwas mehr als drei Fahrten per konventionellen Lkw ersetzen.
- Es erfolgte keine Verlagerung von Schienen- auf Straßengüterverkehr.
- Es sind Kraftstoffeinsparungen von bis zu 25 Prozent ermittelt worden.
- Die Achslastverteilung der Lang-Lkw zeigt, dass 92% der erfassten Achslasten im Bereich ≤ 7 t und damit deutlich unter den nach § 34 StVZO höchstzulässigen 10 t für nicht angetriebene und 11,5 t für angetriebene Einzelachsen. Dies liegt u.a. daran, dass die Lang-Lkw über mindestens fünf Achsen verfügen. Im Ergebnis gibt es also keine nennenswerten Mehr- oder Minderbeanspruchungen durch den Lang-Lkw.
- Keine Beeinflussung des aktuell vorhandenen Verkehrssicherheitsniveaus aus einem Einsatz von Lang-Lkw.
- Keine signifikante Beeinflussung der Kapazität von Knotenpunkten (Autobahnkreuze und – dreiecke), kein erhöhtes Sicherheitsrisiko im Bereich von Einfahrten durch den Einsatz von Lang-Lkw. Auch keine messbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und den Ablauf des Verkehrs in Arbeitsstellen auf Autobahnen. Sowohl in Arbeitsstellen längerer Dauer als auch in Arbeitsstellen kürzerer Dauer konnten alle Verkehrsführungen durch die beobachteten Lang-Lkw problemlos befahren werden, ohne dabei den Verkehrsablauf oder die Verkehrssicherheit negativ zu beeinflussen.
- Bei den anderen Verkehrsteilnehmern war in keiner Situation ein durch den Lang-Lkw beeinflusstes, geändertes Verhalten erkennbar.
- Keine Indizien für größere Risiken bei Überholungen von Lang-Lkw
- Keine erhöhte Beanspruchung (Stress) auf dem Arbeitsplatz Lang-Lkw für den Fahrer. Aus psychologischer Sicht ist für den Fahrer keine Beeinträchtigung der Sicherheit beim Fahren eines Lang-Lkw zu erkennen. Alle an diesem Fahrversuch teilnehmenden Fahrer befürworteten die zeitlich unbegrenzte Zulassung des Lang-Lkw.

3.2 Kritisch

In Abhängigkeit von der Art und von der Anzahl der Lang-Lkw können sich bei der Nutzung der Straßenverkehrsanlagen Probleme ergeben.

- Bei Tunneln könnte es eine Erhöhung der Brandleistung infolge des im Vergleich zu den herkömmlichen Lkw größeren Transportvolumens der Lang-Lkw ergeben. Dem könnte aber durch relativ einfache kompensatorische Maßnahmen (z. B. verbessertes Lüftungssystem) auch bei einer größeren Anzahl an Lang-Lkw begegnet werden.
- Herkömmliche Lkw und Lang-Lkw haben Probleme beim Einfahren in die Nothaltebuchten in Tunneln bzw. passen je nach Typ des Lang-Lkw gar nicht in diese.

Jedoch führt die BAST aus, dass sich derzeit nicht mit Bestimmtheit sagen lässt, ob im Ergebnis einer Risikobetrachtung (Häufigkeit der erforderlichen Benutzung von Nothaltebuchten bei vergleichsweise geringem Fahrzeugkollektiv und somit seltenen Tunneldurchfahrten) ein solcher Umbau überhaupt zwingend notwendig wäre.

- Bei den Rastanlagen kann es zu Parkplatzproblemen kommen: Als Standardfall ist hierbei das Einparken in Schrägparkstände anzusehen, welche für Lang-Lkw mit einer Länge von mehr als 22 m zu kurz sind. Dies hat jedoch laut Aussage der BAST bisher noch nicht zu Problemen geführt, da die Lang-Lkw zum Teil die Parkflächen benutzten, die normalerweise den Großraum- und Schwertransporten vorbehalten sind, oder die Fahrzeuge parken in den deutlich selteneren Längsparkständen. Aus Sicht des BGA könnten die Abstellflächen für Großraum- und Schwertransporte auch für die Lang-LKW freigegeben werden, um dieses Problem, wie schon in der Praxis des Feldversuches gelebt, unkompliziert zu lösen.

3.3 Vorläufige Gesamtbewertung

Die BAST stellt zusammenfassend fest, dass sich **keine wirklich gravierenden Probleme** im Feldversuch unter den gegebenen Randbedingungen ergeben haben. Gemessen an der Vielzahl betrachteter Fragestellungen, ist die Anzahl der identifizierten Risiken gering. Zudem sind die identifizierten Risiken, bei der derzeit vorhandenen Anzahl an im Feldversuch beteiligten Lang-Lkw, auch unter der Annahme von deutlich höheren Anteilen von Lang-Lkw am Güterverkehrsaufkommen, mit Ausnahme der Parkstandthematik, als gegebenenfalls hinnehmbar oder zumindest beherrschbar einzustufen.

3.4 Position des BGA

Aus Sicht des BGA hat der Zwischenbericht der BAST die Einwände der Kritiker widerlegt und bestätigt, dass mit Lang-Lkw gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen Kraftstoff- und CO₂-Ersparnisse von bis zu 25 Prozent möglich sind. Dieses Ergebnis erklärt sich auch durch die optimale Auslastung der Fahrzeuge, welche überwiegend Volumengüter transportieren. Das Spektrum der von den Lang-Lkw transportierten Güter reicht von Haushaltsgeräten über

Lebensmittel bis hin zu Verpackungsmaterialien und Teilen der Automobilbranche.

Der Feldversuch zeigt, dass sich Lang-Lkw und Güterverkehr auf der Schiene optimal ergänzen. Mehrere Lang-Lkw sind im Kombinierten-Verkehr „Schiene-Straße“ unterwegs. Der Lang-Lkw ist keine Konkurrenz, sondern Partner der Schiene.

Der Bericht stellt fest, dass Lang-Lkw im praktischen Betrieb den höchsten Sicherheitsstandards genügen und durch die Gewichtsverteilung auf mehrere Achsen bei Beibehaltung der Tonnage von 40 t bzw. 44 t, die Infrastruktur schonen.

Um die Einsatzmöglichkeiten im Rahmen des Feldversuchs möglichst umfassend zu prüfen, sollten sich nun **auch jene Bundesländer dem Feldversuch öffnen**, die bislang noch nicht teilnehmen. Nachdem das Bundesverfassungsgericht erst im Frühjahr 2014 die Rechtmäßigkeit des Feldversuchs bestätigt hat, stehen nun auch juristische Zweifel nicht mehr entgegen.

Der BGA spricht sich, auch vor dem Hintergrund der Ergebnisse der BASt, mittel- und Langfristig für einen **Regelbetrieb der Lang-Lkw** aus.