

Positionspapier des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste zum Einsatz von Longlinern

Forderungen

Der BIEK setzt sich für die Einführung von Longlinern ein. Die verkehrspolitischen, ökologischen und ökonomischen Vorteile rechtfertigen eine zügige Zulassung von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von 25,25m und einem zulässigen Gesamtgewicht von 48t. Selbstverständlich muss beim Einsatz dieser Fahrzeuge die Verkehrssicherheit gewährleistet sein – vor allem durch eine spezielle Schulung der Fahrer.

Zunächst sollte schnell ein deutschlandweiter Großversuch umgesetzt werden, der von Forschungsinstituten wissenschaftlich begleitet wird. Sowohl die Ergebnisse der BAST-Untersuchung als auch die anderer Studien verlangen in der Konsequenz nach einer Zulassung von Longlinern mit vorausgehender Testphase.

Nach einer Zulassung in Deutschland muss daraufhin gewirkt werden, dass auch in den anderen europäischen Staaten diese Fahrzeugklasse zum Einsatz kommen kann. Die bodengestützten Netzwerke der KEP-Unternehmen sind nicht länderbezogen, sondern europäisch ausgerichtet. Die in einigen Studien dargelegten ökologischen und infrastrukturellen Vorteile beim Einsatz von Longlinern lassen sich auf Europa übertragen.

Longliner in der Diskussion

Seit einigen Monaten wird in der Öffentlichkeit kontrovers über den Einsatz von längeren und schweren Lastkraftwagen diskutiert. Wirtschaft, Politik und unterschiedlichste Interessenvertretungen debattieren über Chancen, Nutzen und auch mögliche negative Auswirkungen von so genannten Longlinern. Für die 25,25m langen und bis zu 60t schweren, in Deutschland noch nicht zugelassenen, Fahrzeuge werden verschiedene Begriffe verwendet: 60-Tonnen-Lkw, Gigaliner, Longliner, EuroCombi, European Modular System.

Das bis 2015 prognostizierte starke Güterverkehrswachstum wird zunehmend die Infrastruktur belasten und verlangt somit nach klugen Lösungen. Bereits heute ist absehbar, dass zum einen die Planungen zum Erhalt und Ausbau (insbesondere) der Straßeninfrastruktur nicht ausreichen werden. Zum anderen kann das Wachstum nicht durch Verkehrsverlagerung auf Bahn und Binnenschifffahrt aufgefangen werden. Innovative Fahrzeugsysteme sind ein Schlüssel zur Bewältigung des Güterverkehrs in den kommenden Jahren, gegebenenfalls auch als dringend notwendige Übergangslösung bis zur besseren Einbindung der Schiene über zukunftsweisende Konzepte. Dabei ist der Einsatz von Longlinern eine erfolgversprechende Variante.

Gesetzgebung/ Zulassungen

Die europäische Gesetzgebung erlaubt den Einsatz von längeren und schweren Lkw. (EU-Richtlinie 96/53/EG) Bislang machen nur Finnland und Schweden davon Gebrauch – und das erfolgreich seit

beinahe 40 Jahren. Die Niederlande testen seit zwei Jahren den Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen in einem großflächig angelegten Modellversuch, der bisher nur positive Resultate hervorbrachte.

Einige deutsche Bundesländer (Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen) haben vereinzelt Ausnahmegenehmigungen für festgelegte Strecken erteilt. Diese Praxis wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung leider nicht unterstützt, obwohl ein großflächig angelegter, wissenschaftlich begleiteter Versuch die Entscheidungsfindung über eine Zulassung dieser Fahrzeugklasse in Deutschland argumentativ unterstützen und absichern würde.

Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Die BASt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Untersuchung zum Einsatz von Longlinern durchgeführt. Aus den kürzlich veröffentlichten Ergebnissen kann es als Konsequenz nur einen bundesweiten Großversuch geben. Die theoretisch erhobenen Daten und Schlussfolgerungen wird ein Praxistest untermauern und die Grundlage für eine deutschlandweite Zulassung dieser Fahrzeugkombination liefern.

Befürchtungen einer enormen Belastung der Infrastruktur sowie eine zusätzliche Gefährdung der Verkehrssicherheit hat die BASt-Studie bereits widerlegt. Beim Einsatz der achtsichtigen Fahrzeuge werden die Fahrbahndecken aufgrund der geringeren Achslast weit weniger belastet als beim Einsatz herkömmlicher 40t-Lkw. Die Nutzungsdauer der Infrastruktur verlängert sich damit und senkt somit den Finanzbedarf für Infrastrukturmaßnahmen. Für Brücken und Tunnel fordert die BASt weiterführende Untersuchungen. Simulationsrechnungen gehen bislang davon aus, dass die Tragreserven der Brücken reduziert werden. Bezüglich der Tunnel geht man von erhöhten Sicherheitsvorkehrungen aus. Hier ist jedoch festzustellen, dass die BASt keine abschließende Einschätzung vornehmen konnte.

Des Weiteren stellt die Bundesanstalt fest, dass in Anzahl und Größe nicht genügend Rastplätze an Autobahnen vorhanden sind. Dabei ist ausdrücklich zu sagen, dass bereits jetzt die vorhandenen Rastplätze den Strom von Fahrzeugen nicht aufnehmen können. Es besteht seit Jahren dringender Handlungsbedarf – unabhängig von der Zulassung von Longlinern. Unter Umständen kann hier auch die Telematik wertvolle Dienste leisten.

Zum Führen der Longliner wird speziell geschultes Fahrpersonal gefordert; die Fahrzeuge sollten darüber hinaus mit entsprechenden technischen Sicherheitsfeatures ausgestattet sein. Die BASt geht davon aus, dass sich der Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen damit positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Der BIEK sieht die Schulung von Fahrpersonal sehr positiv. So haben die Unternehmen in den letzten zwei Jahren beispielsweise dazu beitragen können, durch gezielte Schulung die Diskussion zur Fahrzeuggruppe „Sprinter“ zu entschärfen.

Einsatz in KEP-Unternehmen

Kurier-, Express- und Paket- (KEP-) Dienste sind aufgrund ihrer Sendungsstrukturen und Gewichtsbeschränkungen an einer Volumenvariante der Longliner interessiert. Mit einer Länge von 25,25m und max. 48t stünde der Branche ein Fahrzeugsystem zur Verfügung, dessen Einsatz beachtliche ökonomische und ökologische Vorteile bieten würde. Der Einsatz von Longlinern ist nur

für Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf ausgewählten Langstrecken sinnvoll, z.B. zwischen Hubs und Niederlassungen, nicht jedoch für den Stadtverkehr. Verlagerungseffekte von Schiene und Binnenschiff sind für die KEP-Branche nicht anzunehmen, da diese Verkehrsträger bereits jetzt aufgrund der fehlenden Angebote bzw. seiner Spezifika (Zuverlässigkeit, Zeitgarantien, Schnelligkeit) in nur äußerst geringem Umfang in Deutschland genutzt werden.

Der BIEK unterstützt darüber hinaus die Möglichkeit des Einsatzes von 60t schweren Fahrzeugen, die voraussichtlich von nur einem sehr geringen Teil der deutschen Wirtschaft benötigt werden. Hier sollte eine annehmbare Regelung für alle Beteiligten gefunden werden.

Ergebnisse einer KEP-Studie

Eine Untersuchung des BIEK-Mitglieds UPS belegt eindeutig die Vorteile des Einsatzes von Longlinern im Unternehmen – sowohl in ökonomischer und ökologischer Hinsicht als auch bezogen auf die Verkehrsinfrastruktur.

a) ökonomische Vorteile (60t gegenüber 40t zGG)

- 60% höheres Ladevolumen (160 statt 100 m³)
- 53% mehr Euro-Palettenstellplätze (52 statt 34)
- 47% höhere Zuladung (38 statt 26 t)

Durch den Longliner-Einsatz könnten die Transportkosten in Deutschland um bis zu 19,9% reduziert werden.

b) ökologische Vorteile

- 15% weniger Kraftstoffverbrauch je Tonnenkilometer

Die CO₂-Emission des deutschen Straßengüterverkehrs könnte durch die Longliner-Einführung um 12% gesenkt werden.

c) Auswirkungen auf die Infrastruktur

Die Belastung der Straße hängt von der Achslast und nicht dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs ab.

- 18% weniger Straßenschädigung (gewichtorientierte Variante-60t)
- 34% weniger Straßenbeschädigung (volumenorientierte Variante-48t)

Eine 48t-Fahrzeugkombination weist bei sieben Achsen eine Achslast von 6,8t aus. Ein 40t-Lkw hingegen eine wesentlich höhere von 8t. Damit wirkt sich der Einsatz der volumenorientierten Longlinervariante wesentlich günstiger auf die Infrastruktur aus als die bislang eingesetzten 40-Tonner.

d) weitere Ergebnisse

Die am Markt angebotenen Fahrzeuge bieten aufgrund ihrer technischen Ausstattung ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Die vorgeschriebene Kreisfahrt bewältigt das Fahrzeug problemlos. Der Überholvorgang zweier Longliner dauert - entgegen aller Befürchtungen – nur eine Minute

länger als der zweier Sattelzüge. Derzeit sind Stellplätze nicht in ausreichender Anzahl vorhanden. Dieser bereits seit längerer Zeit herrschende Mangel an Parkplätzen – auch für andere Lkw-Klassen – bedarf einer grundsätzlichen Lösung. Diese schon heute bestehende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kann nicht hingenommen werden. Die Studie zeigt dazu Lösungsansätze auf.

Der BIEK

Im Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) sind die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert. Sie sind flächendeckend tätig und stellen jede Sendung an jedem Ort in Deutschland von der Hallig bis zur Alm zuverlässig zu. In den vergangenen Jahren haben die Unternehmen ca. 18.000 Paketshops/ -annahmestellen mit einem vielfältigen Produktspektrum aufgebaut. Zur Zeit sind etwa 65.000 Menschen bei den BIEK-Mitgliedern in Deutschland beschäftigt. Sie sind entweder bei den Unternehmen direkt angestellt oder als selbständige Unternehmer für diese tätig. Insgesamt beschäftigt die KEP-Branche in Deutschland bereits mehr als 169.000 Personen.

Berlin, 22. März 2007

Kontakt:

Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.
Büro Berlin
Charlottenstraße 42
10117 Berlin
Tel. 030 / 20 61 78-6
Fax 030 / 20 61 78-88
info@biek.de