

## Gemeinsames Positionspapier

Verbände und Unternehmen der

Industrie-, Handels-, Speditions-, Logistik- und Transportbranchen fordern:

**Nicht auf morgen warten – jetzt den Klimaschutz aktiv voranbringen!**

### Öko-Effizienzvorteile von Lang-Lkw nutzen

---

Die hier unterzeichnenden Verbände und Unternehmen unterstützen die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele der Europäischen Union und der Bundesregierung sowie die Dekarbonisierung des Verkehrssektors.

Neben der Verlagerung signifikanter Gütermengen auf Schiene und Wasserstraße ist der verstärkte Einsatz alternativer Antriebsformen für den Straßengüterverkehr ein entscheidendes Handlungsfeld für die Logistik. Allerdings sind kurzfristige CO<sub>2</sub>-Minderungserfolge des Logistiksektors vor allem durch die sich erst in Planungsphasen befindlichen Auflade- und Betankungsinfrastrukturen für alternative Nutzfahrzeugantriebe in den kommenden Jahren ebenso limitiert, wie durch die bestehenden erheblichen Infrastruktur- und Prozessdefizite des Systems Schiene.

**Angesichts dringend zu senkender CO<sub>2</sub>-Emissionen, sich verknappender Energieressourcen und steigender Energiepreise sowie wachsender Personalengpässe (derzeit fehlen 70.000 Berufskraftfahrer) müssen die „low hanging fruits“ deshalb unverzüglich geerntet, d.h. die bestehenden Öko-Effizienzpotenziale sämtlicher Verkehrsträger gehoben werden.**

Im Straßengüterverkehrssektor können hierzu **Lang-Lkw verschiedener Bauarten** durch Betrieb auf gesetzlich definierten Streckennetzen (sogenanntes Positivnetz der LKWÜberStV-AusnV) – unabhängig von ihrer Antriebsart – einen erheblichen Beitrag liefern. Das höchstzulässige Gesamtgewicht von Lang-Lkw entspricht dem konventioneller Lkw-Einheiten, gleichwohl kann bei annähernd gleichem Energieeinsatz eine größere Gütermenge transportiert werden. Zwei Lang-Lkw können bis zu drei konventionelle Lkw-Einheiten ersetzen. Durch konsequenten Einsatz dieser Fahrzeuge lässt sich der Energie- und Personaleinsatz existierender Fahrzeugflotten bei konstantem Transportvolumen vermindern und deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu 25 Prozent reduzieren. Sobald alternative Antriebsformen flächenverfügbar sind, wird der heute bestehende Umweltvorteil der Lang-Lkw zusätzlich verstärkt.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat zudem gutachterlich festgestellt, dass der Einsatz dieser verlängerten Nutzfahrzeuge keine Verkehre von der Schiene oder den Wasserwegen auf die Straße verlagert. Das Ziel, die Gütermengen für die Schiene und die Binnenschifffahrt zu steigern, wird durch den Einsatz von Lang-Lkw insofern nicht konterkariert.

## Öko-Effizienzvorteile verschiedener Lang-Lkw Typen:

### A. Modulares Konzept (Lang-Lkw Typen 2 bis 5)



Typ 2: Sattel-Kfz mit Zentralachsanhänger; max. Länge: 25,25 m



Typ 3: Lkw mit Dolly-Achse und Sattelaufleger; max. Länge: 25,25 m



Typ 4: Sattel-Kfz mit Sattelaufleger; max. Länge: 25,25 m

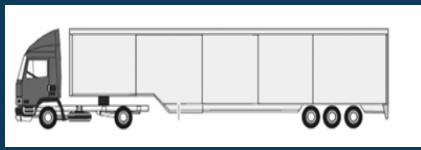


Typ 5: Lkw mit Anhänger; max. Länge: 24 m

### Öko-Effizienzvorteile:

- Plus 50 Prozent Volumen gegenüber konventionellen Glieder- und Sattelzügen bei gleichem Gesamtgewicht (max. 40 t)
- Verkehrsvermeidung: Zwei Lang-Lkw ersetzen drei konventionelle Lastzüge
- CO<sub>2</sub>-Reduktion bis zu 25 Prozent (Flottenverbrauch)
- Derzeitige regionale Einsatzmöglichkeiten: gesetzlich definiertes Straßennetz (Positivnetz) in sämtlichen Bundesländern (außer Berlin)
- Technische Einsatzmöglichkeiten: Ladungs- und Teilladungsverkehre in der Direktversorgung von Industrie und Handel (u. a. Textil, Haushalts- und Unterhaltungselektronik, Dämmstoffe, Verpackungen, Möbel, Zulieferteile der Automotive-Industrie); Systemverkehre zwischen den Umschlagdepots der Stückgutlogistik (u. a. Konsumgüter und Baumarktbelieferungen) sowie der Kurier-, Express und Paketlogistik; Vor- und Nachlauftransporte zum Kombinierten Güterverkehr mit Schiene und Wasserstraßen

## B. Verlängerter Sattelaufleger (Lang-Lkw Typ 1)



Typ 1: Zugmaschine mit Sattelaufleger; max. Länge: 17,88 m

### Öko-Effizienzvorteile:

- Plus 10 Prozent Volumen gegenüber konventionellen Sattelzugkombinationen bei gleichem Gesamtgewicht (max. 40 t), d. h. plus 3 Europaletten bei einfacher Beladung - plus 6 Europaletten bei Doppelstockbeladung
- CO<sub>2</sub>-Reduktion etwa 10 Prozent (Flottenverbrauch)
- Energieverbrauch nahezu konstant im Vergleich zu konventionellen Sattelauflegern
- Derzeitige regionale Einsatzmöglichkeiten: gesamtes deutsches Straßennetz (außer Mecklenburg-Vorpommern und Berlin) – **Betrieb zulässig bis 31. Dezember 2023!**
- Technische Einsatzmöglichkeiten: Systemverkehre zwischen den Umschlagdepots der Stückgutlogistik sowie der Kurier-, Express- und Paketlogistik

Da sämtliche Lang-Lkw Typen über eine Reihe gesetzlich vorgeschriebener Fahrsicherheitstechniken einschließlich Abbiegeassistenten verfügen, gehören sie derzeit zu den sichersten auf deutschen Straßen eingesetzten Nutzfahrzeugtypen. Auch die Anforderungen an die Fahrer unterliegen strengen Vorgaben. Fahrer der Lang-Lkw Typen 2 bis 5 benötigen eine mindestens fünfjährige Berufserfahrung und müssen mindestens fünf Jahre im Besitz der Lkw-Fahrerlaubnis sein. Für alle Typen des Lang-Lkw muss ein Einweisungslehrgang nachgewiesen werden. Seit Beginn des Regelbetriebs im Jahr 2017 waren Lang-Lkw in keine schweren Unfälle verwickelt.

### Gesetzliche Hürden bremsen Klimaschutzanstrengungen des Straßengüterverkehrs

Der abschließende Entwurf der 11. Änderungsverordnung zur Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV), mit der das Positivnetz für den Einsatz von Lang-Lkw Typen 2 bis 5 zur Anbindung weiterer Logistikzentren ergänzt werden soll, liegt seit Mitte des Jahres 2021 entscheidungsreif im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vor. Mehr als 200 von den Bundesländern bereits überprüfte, größtenteils kurze Anbindungen an das Fernstraßennetz sind Teil der 11. Änderungsverordnung. Seitdem behindern Ressortdifferenzen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Reaktorsicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) den Fortgang des zur Weiterentwicklung des Einsatzradius dringend erforderlichen gesetzlichen Verfahrens. Inzwischen können Industrie-, Handels-, Speditions- und

Logistikunternehmen den Bundesländern bereits weitere Strecken zur Aufnahme in die Positivliste als Teil einer 12. Änderungsverordnung melden, ohne dass zuvor eine Entscheidung über die 11. Änderungsverordnung gefallen ist.

Der Einsatz von Lang-Lkw Typ 1 ist derzeit noch als Probetrieb definiert und nur noch bis zum 31. Dezember 2023 befristet.

### **Klimaschutz jetzt aktiv voranbringen**

Sämtliche Wirtschaftsbereiche arbeiten derzeit unter erheblichen Unsicherheiten. Investitionsentscheidungen und die klimarelevante Weiterentwicklung logistischer Prozesse bedürfen eines ausreichend zeitlichen Vorlaufs, der zusätzlich verkürzt wird, wenn Ressortabstimmungen unnötig verschleppt werden. Angesichts derzeit exorbitant langer Lieferzeiten für Lkw-Zugmaschinen und Sattelaufleger benötigen diesbezügliche Investitionsentscheidungen gleichfalls Planungssicherheit.

Im Interesse der planungssicheren Einsatzverbreitung ökologisch relevanter, ressourcenschonender und technisch ausgereifter Lkw-Technologien fordern die hier unterzeichnenden Verbände und Unternehmen:

#### **Die Bundesregierung muss *jetzt***

- **die fertig vorliegende 11. Änderungsverordnung für den Einsatz von Lang-Lkw beschließen und das in Vorbereitung befindliche Verfahren zur 12. Änderungsverordnung einleiten**
- **der Verlängerung des Probetriebs des Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger) ab dem 1. Januar 2024 zustimmen und sich auf EU-Ebene für die Möglichkeit eines internationalen Regelbetriebs dieser Fahrzeuge einsetzen.**

Berlin, 22. Februar 2023

Diesen dringenden Appell unterstützen folgende Verbände



und Unternehmen

