



Moderner Sattelanhänger der Fliegl-Gruppe: Er ist statt 13,60 Meter 14,90 Meter lang und dadurch als Typ 1 nicht kombiverkehrstauglich. Die kleine Abbildung zeigt den Unterschied zum derzeit üblichen Auflieger.

## Ausnahmegenehmigung für verlängerte Sattelaufleger (Typ 1)

# Zukunft des Kombiverkehrs steht infrage

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) startete ab 1. Januar 2012 den Feldversuch für den Lang-Lkw durch Erlass der „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge vom 19.12.2011“. Damit wurden Ausnahmen in der Straßenverkehrsordnung und in der Straßenverkehrszulassungsordnung für überlange Lkw ermöglicht. Seit 2017 ist der Regelverkehr der Typen 2 bis 5 zugelassen. Für den Typ 1 gilt weiter eine befristete Ausnahme. Eine gefährliche Entwicklung ...

### Ausgangslage

Fünf verschiedene Typen von Lang-Lkw durften auf einem definierten Straßennetz, dem sogenannten Positivnetz, getestet werden: 1. Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger – Sattelkraftfahrzeug, 2. Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger, 3. Lastkraftwagen mit Untersetzachse und Sattelanhänger, 4. Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhänger, 5. Lastkraftwagen mit einem Anhänger. Begleitet wurde dieser Feldversuch von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt), die im November 2016 einen Abschlussbericht zu diesem Feldversuch vorlegte (Bundesanstalt für Straßenwesen, Feldversuch mit Lang-LKW, Abschlussbericht, Bergisch-Gladbach November 2016). Am 1. Januar 2017 überführte das BMVI die Typen 2 bis 5 der Lang-Lkw vom Feldversuch in den stre-

ckenbezogenen Regelbetrieb. Der Typ 1 (von 13,60 auf 14,90 Meter verlängerter Sattelaufleger) erhielt eine befristete Ausnahmegenehmigung von sieben Jahren. Aufschlussreich ist die Bewertung der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Typ 1. So heißt es auf Seite 72 des Abschlussberichtes: „Im Rahmen des Teilprojekts der wissenschaftlichen Begleitung FE 89.0315/2015 ‚Verkehrsnachfragewirkungen von Lang-Lkw‘ wurde von BURG ET AL (2016) festgestellt, dass das Marktpotenzial für Lang-Lkw vom Typ 1 vordergründig im Ersatz des Fuhrparkbestandes von konventionellen Sattelkraftfahrzeugen zu sehen ist. Ein vollständiger Ersatz aller Binnenfahrten deutscher 1- und 2-achsiger Sattelanhänger und der anteilige Ersatz aller nicht komplett ausgelasteten Binnenfahrten deutscher 3-achsiger Sattelanhänger sowie ein ge-

schätztes Gesamtpotenzial von 50 Prozent aller deutschen Sattelanhänger bilden die Annahmen für das zukünftige Marktpotenzial von Lang-Lkw vom Typ 1.“ Und weiter auf Seite 149:

„14.4.1 Der verlängerte Sattelanhänger (Typ 1)

Eine Sonderrolle im Feldversuch nimmt der Lang-Lkw vom Typ 1 ein. Dies ist insbesondere in seiner Länge begründet. Mit einer Gesamtlänge von ‚nur‘ 17,80 m ist dieser Lang-Lkw zwar um 1,30 m länger als ein herkömmliches Sattelkraftfahrzeug, jedoch um fast einen Meter kürzer als ein herkömmlicher Gliederzug (vgl. auch Ziffer 3.3). Aus diesem Grund unterliegen Lang-Lkw vom Typ 1 in vielen am Feldversuch teilnehmenden Bundesländern nicht den Restriktionen aus dem Positivnetz, sondern dürfen dort das gesamte öffentliche Straßennetz befahren (vgl. Ziffer 4.2). Durch die Verlängerung des Sattelanhängers um 1,30 m ist der zusätzliche Gewinn an Volumen deutlich geringer als bei den Lang-Lkw-Typen 2–5. Der Substitutionseffekt ist mit einem mittleren Faktor von 1,07 (Anzahl der Fahrten äquivalenter konventioneller Lkw für eine Fahrt mit einem Lang-Lkw vom Typ 1, vgl. Ziffer 9.3) daher auch

FOTOS: FLIEGL GMBH, VPI

deutlich geringer als bei den anderen Lang-Lkw-Typen (im Mittel rund 1,5).

Diese Umstände haben unmittelbare Auswirkungen auf das Marktpotenzial für Lang-Lkw vom Typ 1. Im Gegensatz zum Marktpotenzial für die Lang-Lkw-Typen 2–5, deren Einsatz auf ein Positivnetz beschränkt ist und deren Effizienzvorteile durch das höhere Volumen größer sind, hängt das Marktpotenzial für den Lang-Lkw vom Typ 1 nicht in erster Linie von Besonderheiten in den logistischen Strukturen und Einsatzfeldern ab, sondern wird grundsätzlich in dem Ersatz des Fuhrparkbestandes von konventionellen Sattelkraftfahrzeugen gesehen (vgl. Ziffer 7.2). Grundvoraussetzung dafür wäre jedoch eine Freigabe des gesamten zumindest deutschen Straßennetzes.“

Ebenso aufschlussreich ist die Bewertung der Kombiverkehrsfähigkeit durch die BaSt, die diese auf Seite 21 des Abschlussberichts so einordnet:

„Eine weitere Anforderung betrifft den Einsatz im Kombinierten Verkehr (vgl. § 6 LKWÜberlStVAusnV), für den ein Lang-Lkw zumindest theoretisch geeignet sein muss. Dabei sieht es der Ordnungsgeber als ausreichend an, wenn theoretisch der Transport von Gütern zumindest auf einem Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen-, Küsten- oder Seeschiff durchgeführt und dabei eine der Ladeeinheiten eines Lang-Lkw (z. B. Container, Wechselbrücke oder Sattelanhänger) mit Geräten umgeschlagen werden könnte, ohne das Transportgut selbst umzuschlagen.“

### Auswirkungen

Innovationen sind gut und sollten nicht aufgehalten werden, es ist dabei aber das übergeordnete Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Die derzeit verfügbaren Intermodalwagen sind nicht für den Transport von Aufliegern mit einer lichten Innenhöhe von 3,0 Meter und einer Länge von 14,9 Meter aus-

gelegt. Diese Intermodalwagen einfach zu verlängern ist technisch aufgrund der im europäischen Schienennetz vorhandenen Lichtraumprofile nicht möglich. Die neuen Abmessungen der Sattelaufleger führen dazu, dass wesentliche Teile des intermodalen Verkehrs (Straße – Schiene) infrage gestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Prognose der BaSt eintritt und der 13,60 Meter lange Sattelaufleger durch den 14,90 Meter langen Sattelaufleger ersetzt wird. Damit wird der Anteil der Kombiverkehrstransporte massiv zurückgehen. Es kommt zu erheblichen Verlagerungen von Transporten weg von der Schiene auf die Straße.

Insgesamt steht damit die Zukunft des Kombinierten Verkehrs infrage. Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und der politische Wunsch, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, werden durch die Einführung von verlängerten Sattelauflegern erheblich konterkariert.

Das etablierte System des Intermodalverkehrs wird durch den verstärkten Einsatz der langen Sattelaufleger zerstört und die Durchlässigkeit zwischen Straße und Schiene wird künftig unmöglich gemacht. Die politisch gewollte Dekarbonisierung des Verkehrssektors erhält einen weiteren Rückschlag.

Sollte das BMVI die Verkehrswende wirklich wollen und Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, muss es sicherstellen, dass dies nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch möglich ist. Einseitig eine Abweichung von im intermodalen Transport bewährten Abmessungen zuzulassen ist hier absolut schädlich. Der Erlaubnis, verlängerte Sattelaufleger zu fahren, ist deshalb sofort zurückzuziehen. Aufgrund des geringen Substitutionseffektes ist der Schaden, der insgesamt eintritt, um ein Vielfaches größer als der Nutzen.

Jürgen Tuscher, VPI



### VPI zur Nachfolge Grube

Der Bahnsektor in Deutschland ist zurzeit in einem unruhigen Fahrwasser, da der größte Marktteilnehmer in Europa, die Deutsche Bahn AG, nicht zur Ruhe kommt. Obwohl vordergründig unternehmensinterne Aufgaben wie die Nachfolge für den Vorstandsvorsitzenden oder die Sanierungsbemühungen in der Cargo-Sparte, haben sie doch Auswirkungen auf den gesamten Sektor.

Eine besondere Rolle kommt dabei dem Eigentümer der DB AG zu, da er sowohl Rahmenbedingungen setzt als auch Einfluss auf das Unternehmen hat.

Der VPI appelliert deshalb an den Bund, um den Schienengüterverkehr – und damit auch die DB – zu stärken, als Erstes für drei Punkte Sorge zu tragen:

### Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

Aufgabe des Bundes ist es, entsprechend ausgeglichene Rahmenbedingungen zwischen Schiene und Straße zu schaffen, etwa beim Thema „Trassengebühren versus Straßennaut“.

### Klare Trennung von Netz und Betrieb

Das Schienennetz muss wie die Straße nach dem Prinzip der Daseinsvorsorge ausgerichtet sein, nicht nach dem Prinzip der Renditemaximierung.

### Betriebswirtschaftliche Führung des Transport- und Logistikbereichs der DB AG

Der Bund sollte seine Einflussnahme auf die Rolle des Eigentümers beschränken, so wie es in den Organbeschreibungen des Aktiengesetzes vorgesehen ist.

VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

Mattentwiete 5  
20457 Hamburg

Telefon: +49 (0) 40 2265921-0  
Telefax: +49 (0) 40 2265921-19

Website: [www.vpihamburg.de](http://www.vpihamburg.de)