

## Standpunkt

### Lang-Lkw im Regelbetrieb

**Seit Januar 2017 verkehren Lang-Lkw im sogenannten Regelbetrieb auf Deutschlands Straßen. Damit dies möglich ist, wurde eine Ausnahmereverordnung erlassen. Zwei Lang-Lkw sollen drei konventionelle Lkw ersetzen und somit einen Beitrag zum verringerten Ressourceneinsatz leisten.**

#### Ausgangslage

Der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitete Feldversuch für Lang-Lkw war auf fünf Jahre angelegt und endete 2016. Ziel des Feldversuches war es, den Betrieb von Lang-Lkw im Straßennetz zu testen, um insbesondere Fragestellungen zur Sicherheit und Infrastrukturbeschaffenheit gelöst zu bekommen. Dabei zeigte sich, dass die für den Feldversuch entwickelten Auflagen zum Einsatz von Lang-Lkw sich als nützlich erweisen.

#### Verordnung zum Regelbetrieb von Lang-Lkw

In der aktuellen Änderungsverordnung zum Lang-Lkw ist unter anderem festgelegt:

- Der Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug bis maximal 17,88 m) ist bis Ende 2023 Jahre befristet. In den teilnehmenden Ländern dürfen Lang-Lkw Typ 1 das gesamte Streckennetz nutzen.
- Die Lang-Lkw Typen 2 bis 5 dürfen unbefristet im Regelbetrieb verkehren, sofern die geltenden Auflagen erfüllt werden. Dazu zählen zum Beispiel das Positivnetz der zugelassenen Strecken sowie besondere Anforderungen an Fahrzeug und Fahrer.
- Gleichzeitig ist für neue Lang-Lkw die Ausstattung mit einem Abbiegeassistenten und mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten ab dem Juli 2020 Pflicht. Ab Juli 2022 ist dies für alle Lang-Lkw, also auch Bestandsfahrzeuge verpflichtend.

#### ADAC Position

Der ADAC hat hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Bedenken gegen einen Dauerbetrieb von Lang-Lkw, solange die Auflagen des Feldversuchs auch künftig beibehalten werden. Als nützlich haben sich hier u.a. die Festlegung eines

Streckennetzes (Positivnetz), keine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts von 40 bzw. 44 Tonnen sowie besondere Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug erwiesen.

Die Beibehaltung des zulässigen Gesamtgewichts dient auch dazu, eine erhöhte Belastung für Straßen und Brücken durch Lang-Lkw auszuschließen. In diesem Zusammenhang erscheint eine Festlegung einer Mindestzahl an Achsen für die jeweiligen Lang-Lkw-Typen sinnvoll. Eine aus unternehmerischer Sicht angestrebte Reduzierung der Lkw-Achszahl würde zu einem unnötig hohen Verschleiß der Straßeninfrastruktur führen. Gerade die Minderbelastung der Straßeninfrastruktur durch Lang-Lkw im Vergleich zu herkömmlichen Lkw, aufgrund der eingesparten Fahrten, wurde von den Befürwortern als ein Hauptargument verwendet.

Ungelöst ist nach wie vor das Problem der unzureichenden Parkplatzkapazitäten entlang der Autobahnen. Dies gilt für alle Lkw Transporte. Im Endbericht der BASt wird davon ausgegangen, dass der Lang-Lkw-Anteil gering bleibt. Dies ist im Hinblick auf die tatsächliche Entwicklung im Auge zu behalten. Die BASt gelangt zu dem Ergebnis, dass unter den restriktiven Bedingungen des Feldversuchs keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sowie der Infrastruktur zu befürchten sind.

Im Hinblick auf die Klimaeffekte kam eine Studie im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Daimler AG zu folgenden Ergebnissen: Eine Analyse der real bei Daimler auf elf Relationen mit Lang-Lkw abgewickelten Verkehre zeigte eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 10 Prozent. Der Einsatz von Lang-Lkw führt zu keiner nennenswerten Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße. Insgesamt ergibt sich durch den Einsatz von Lang-Lkw ein Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs (Straße und Schiene) in der Größenordnung von 0,2 Prozent.