

Positionspapier

Vorschlag zur Überwindung rechtlicher Hindernisse für einen flächendeckenden Einsatz von Typ 1-Lang-Lkw in der Stückgutlogistik

DSLVBundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +4930 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLVBerlin

4. Mai 2021

Gesetzliche Auflagen definieren für den Betrieb von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge technische Sicherheitsauflagen sowie spezielle Anforderungen an die Befähigung der Fahrer. Diese stellen sicher, dass die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile des Lang-Lkw unter Einhaltung eines sehr hohen Sicherheitsniveaus gehoben werden können. Dies gilt auch für den Lang-Lkw vom Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger). Seit Beginn des Regelbetriebs im Jahr 2017 hat sich dieses innovative Fahrzeugkonzept insbesondere für den Ladungs- und Teilladungsverkehr äußerst bewährt. **Der Typ 1-Lang-Lkw hat sich als eine für die Logistik äußerst produktive und gleichzeitig öko-effiziente Fahrzeugvariante etabliert. Grundvoraussetzung für den weiteren Einsatz muss deshalb seine Überführung in einen Regelbetrieb über den 31. Dezember 2023 hinaus sein.** Hierfür muss die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) zeitnah ihre Studie abschließen, damit hieraus zentrale Erkenntnisse in verbindliche gesetzliche Vorschriften münden können. Gleichwohl verhindern auch dann noch geltende Rechtsvorschriften den flächendeckenden Einsatz von Lang-Lkw in den Systemverkehren der Stückgutlogistik, ohne dass es hierfür sicherheitstechnische Begründungen gibt.

Vorschlag für eine Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberStVAusV:

Um den Einsatz zumindest des verlängerten Sattelauflegers für Knotenpunktverkehre zwischen den Umschlagsdepots der Stückgutlogistik überhaupt ermöglichen zu können, bedarf es einer Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberStVAusV zur eingeschränkten Zulassung der Beförderung bestimmter, als Gefahrgut klassifizierter Handelswaren, wie folgt:

*„§ 8 (2) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn keine flüssigen Massengüter in Großtanks, kein Gefahrgut, keine lebenden Tiere und keine Güter, die freischwingend befestigt sind und aufgrund ihrer Masse die Fahrstabilität beeinträchtigen, befördert werden. **Abweichend von Satz 1 sind Lang-Lkw des Typ 1 gemäß § 3 Satz 1 Nr. 1 für die Beförderungen verpackter gefährlicher Güter als Versandstücke gemäß dem Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) mit Ausnahme der Klassen 1 (Explosivstoffe) und 7 (radioaktive Stoffe), jedoch einschließlich der Unterklassen 1.4S, 1.4G, 1.3G sowie freigestellte Versandstücke UN 2908-2911 zugelassen, sofern die Bruttomaximale Masse der geladenen gefährlichen Güter 8 Tonnen nicht übersteigt.**“*

Mit Ausnahme der oben definierten Sachverhalte bliebe für Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 die Beförderung gefährlicher Güter in Tanks, in loser Schüttung und größerer Mengen gefährlicher Güter in Versandstücken sowie nahezu sämtliche als Explosivstoffe und radioaktive Stoffe klassifizierte Güter damit auch weiterhin verboten.

Begründung:Beschreibung des Marktsegments Stückgutlogistik

Im Rahmen der Stückgutlogistik (auch: Systemlogistik oder Sammelgutverkehr) werden in speditionell betriebenen Systemnetzen Sendungen verschiedener Versender in Umschlagsdepots und Hubs gesammelt, nach Verkehrsrelationen sortiert und zu einer Lkw-Ladung gebündelt. Im Anschluss an den Lkw-Hauptlauf über längere Strecken zwischen zwei Depots werden die Ladungen am Zielort im Empfangsdepot getrennt und die einzelnen Sendungen den Empfängern mit kleineren Nahverkehrsfahrzeugen zugestellt. Die Hauptläufe zwischen den Umschlagdepots erfolgen meist nachts nach getakteten Fahrplänen mit größeren Lkw-Einheiten. **Durch die systematische Bündelung von Stückgütern auf einem größeren Fahrzeug können Lkw-Kilometer und damit erhebliche CO₂-Emissionen reduziert werden.** Die Struktur der Systemnetze sowie die Depotdichte stellt weitgehend sicher, dass die im Hauptlauf eingesetzten Fahrzeuge auch mit Rückladungen ausgelastet sind und dadurch paarige Verkehre entstehen. Die Produktivität der Systemnetze wird auch durch den Auslastungsgrad der Fernverkehrs-Lkw bestimmt.

In **15 deutschen Systemnetzen** sind derzeit **mehrere hundert Depots** organisiert, die eine flächendeckende Versorgung insbesondere von Handelshäusern und produzierenden Betrieben mit Gütern und Waren sicherstellen. **Jährlich werden allein in Deutschland 120 Millionen Stückgutsendungen mit einem Gesamtgewicht von 40 Millionen Tonnen umgeschlagen und transportiert.** Die Sendungsstruktur der Stückgutlogistik ist von heterogenen Gütergruppen in unterschiedlichsten Sendungsgrößen, Verpackungen und Transportbehältnissen geprägt. Die Sendungsgewichte der überwiegend palettierten Waren variieren von 30 kg bis 2.500 kg. Versender und Empfänger dieser Sendungen sind unterschiedlichsten Branchen zuzuordnen und ebenso heterogen wie die Sendungen selbst. Hierzu gehören u. a. Automotive-Zulieferbetriebe, Werkstätten, Handwerksbetriebe, Chemiehandelshäuser, Druckereien, Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus sowie Groß- und Einzelhandelsunternehmen, darunter Bau- und Gartenmärkte.

Viele Empfänger beziehen fallweise Handelswaren, die wie z. B. Lacke, Druckfarben, Reinigungs- und Desinfektionsmittel, Airbag- und Gurtstraffer-Module oder Pflanzenschutzmittel als Gefahrgut gemäß ADR klassifiziert werden und deshalb ausschließlich in besonders sicheren UN-geprüften Verpackungen und Umschließungen mit genau definierten Höchstmengen pro Gebinde transportiert werden dürfen. **Der Anteil als Gefahrgut klassifizierter Stückgüter am Gesamtvolumen der Netzwerke der Systemlogistik ist gering und variiert zwischen fünf und acht Prozent.**

Warum ist der Einsatz von Typ 1-Lang-Lkw in der Stückgutlogistik prädestiniert?

Konventionelle Gliederzüge, d. h. Kombinationen aus Motorwagen und Anhänger mit einer Gesamtlänge von 18,75 m werden in den Hauptläufen zwischen den Stückgutdepots nur fallweise eingesetzt. Sie sind aus organisatorischen und ladetechnischen Gründen eine weniger genutzte Variante. Hier dominiert derzeit der klassische Sattelzug (Zugmaschine mit Sattelaufliieger) mit 16,50 Meter Gesamtlänge. Seine durchgehende Ladefläche bietet Platz für bis zu 34 Euro-Flachpaletten. Demgegenüber verfügt der verlängerte Sattelaufliieger der Typ 1-Variante mit einer Maximallänge von 17,88 m über eine Stellplatzkapazität von drei weiteren Ladungsträgern, also insgesamt 37 Euro-Paletten. Dies entspricht einem sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch relevantem **Zuwachs des Ladevolumens um 8,8 Prozent**.

Somit ist der Typ 1-Lang-Lkw lediglich 1,38 m länger als der klassische Sattelzug, jedoch trotz größeren Ladevolumens 0,87 m kürzer als ein konventioneller Gliederzug. **Die lange, durchgehende Ladefläche des Typ 1-Aufliegers bietet damit das größte logistische Potential für die Stückgutlogistik.** Da Lang-Lkw des Typ 1 das komplette deutsche Straßennetz sämtlicher Bundesländer (mit Ausnahme von Mecklenburg-Vorpommern und Berlin) befahren dürfen, gleichwohl sämtliche Umschlagdepots der Systemnetze außerhalb städtischer Zentren liegen, ist sein Einsatz in der Systemlogistik geradezu prädestiniert. Sein höheres Ladevolumen kann zu einer weiteren signifikanten Reduzierung von Lkw-Fahrten und in Folge zu einer **Senkung des Kraftstoffverbrauchs sowie einer Verringerung der CO₂-Belastung** beitragen.

Für sämtliche hier dargestellten Fahrzeugvarianten gilt, dass das **höchstzulässige Ladegewicht von 25 Tonnen aufgrund des vergleichsweise hohen Volumens der einzelnen Stückgüter in der Regel nicht erreicht** wird. Insofern ist nicht das Ladegewicht, sondern stets das Ladevolumen limitierender Faktor. Während längere konventionelle Sattelzüge und sogar längere konventionelle Gliederzüge gefährliche Güter in unbegrenzten Mengen bis zu ihrem höchstzulässigen Gesamtgewicht befördern dürfen, ist selbst der Transport gefährlicher Güter als Stückgut in Typ 1-Sattelzügen grundsätzlich verboten.

Warum ist die rechtliche Zulassung von Typ 1-Lang-Lkw für die Gefahrgutbeförderung unter definierten Bedingungen unbedenklich?

Die besondere Herausforderung für die Touren- und Relationsdisposition der Stückgutlogistik ist, dass Sendungsaufkommen und -strukturen nicht nur saisonal, sondern täglich schwanken. Ob und in welchen Mengen als gefährliche Güter klassifizierte Sendungen im täglichen Sendungsaufkommen angeliefert werden, ist deshalb nicht planbar. Bei den Relationsdispositionen wird deshalb grundsätzliche Vorsorge getroffen: **Für den Fall, dass sich gefährliche Güter in Mengen oberhalb einer Kennzeichnungspflicht als Ladungsbestandteil auf im Hauptlauf eingesetzten Lkw befinden, verfügen die Fahrzeuge generell über ADR-konforme Ausrüstungen, die Fahrer sind entsprechend geschult.**

Das geltende Verbot gemäß § 8 Absatz 2 der LKWÜberStVAusnV, gefährliche Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen befördern zu dürfen, ist hingegen das wesentliche Hindernis für den Einsatz von Lang-Lkw in den Systemverkehren der Stückgutlogistik in Deutschland.

Während der Transport als gefährlich klassifizierter Handelswaren in UN-geprüften Gebinden und Verpackungen in konventionellen Sattel- und Gliederzügen bis zur höchstzulässigen Gesamtmasse der Beförderungseinheiten gemäß ADR sicherheitstechnisch völlig unbedenklich ist, ist deren Transport in Lang-Lkw gesetzlich ausgeschlossen. Sicherheitstechnisch ist dies nicht nachvollziehbar, zumal das höchstzulässige Ladegewicht aller Fahrzeugarten 25 Tonnen nicht überschreitet.

Aufgrund UN-genormter Verpackungen und des geringen Sendungsanteils ist das Gefahrenpotential im Stückgutverkehr deutlich niedriger als beim Transport gefährlicher Güter in Tanks oder als Schüttgut, bei dem große Mengen befördert werden. Hinzuweisen ist auch darauf, dass das Regelwerk für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) auf mehreren hundert Seiten explizit organisatorische und technische Details für die sichere Beförderung liefert, jedoch keine Aussagen über Fahrzeuggrößen trifft.

Die international verbindlichen Vorschriften werden unter maßgeblicher Beteiligung Deutschlands und Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik sowie aufgrund von Unfallauswertungen fortlaufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei vor allem den Themen Verpackung, Ladungssicherung, Ausbildung von Fahrzeugführern und Überwachungen. Damit existiert ein umfassendes Sicherheitssystem, mit dem der sichere Transport von Gefahrgut gewährleistet wird. Dies gilt unabhängig von Fahrzeugabmessungen, die in den internationalen Gefahrgutvorschriften nicht geregelt sind. **Insofern ist davon auszugehen, dass allein Fahrzeuggrößen für eine sicherheitstechnische Bewertung irrelevant sind, sofern 40 Tonnen als höchstzulässiges Gesamtgewicht nicht überschritten werden.**

Insofern sprechen keine sicherheitstechnischen oder sonstigen Argumente gegen eine Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberStVAusnV wie vorgeschlagen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.