

Verkehrspolitik

Datum

2. Juli 2005

Dokumenten-Nr.

D - 0049

Seite

1 von 7

Das innovative Nutzfahrzeugkonzept

BDI-Position zur Diskussion über flexiblere Längen- und Gewichtsvorgaben im Lkw-Verkehr

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband der UNICE

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Telekontakte
Tel.: (030) 2028 1414
Fax: (030) 2028 2414

Internet
<http://www.bdi-online.de>

E-Mail
K.Lindemann@bdi-online.de

Kurzfassung:

(1) Innovative Nutzfahrzeugkonzepte beinhalten längere und / oder mit höherem zulässigem Gesamtgewicht ausgestattete Lkw. Sie können einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlich und ökologisch vorteilhaften Laderaumausnutzung von Lkw leisten.

(2) Verschiedene Optionen für Effizienzgewinne sind denkbar:

- ◆ Vom Gleichstellen der Längenvorgaben für Sattel- und Gliederzüge
- ◆ über 44-Tonnen-Lastzugkombinationen mit einer Gesamtlänge von 25,25 Metern
- ◆ bis zur Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 60 Tonnen (in Kombination mit einer Gesamtlänge von 25,25 Metern).

(3) Die Industrie braucht für eine branchenübergreifende Entlastung beides:

- ◆ Volumenfahrzeuge und
- ◆ 60-Tonner

(4) Voraussetzungen für den Einsatz müssen im Vorfeld geklärt werden:

- ◆ Einsatzgebiet klar einschränken (z. B. auf transeuropäische Korridore)
- ◆ Verkehrssicherheit gewährleisten
- ◆ Belastungen der vorhandenen Infrastruktur prüfen (Brücken- und Fahrbahnbelastung, Kreisverkehre, Autobahnraststätten ...)

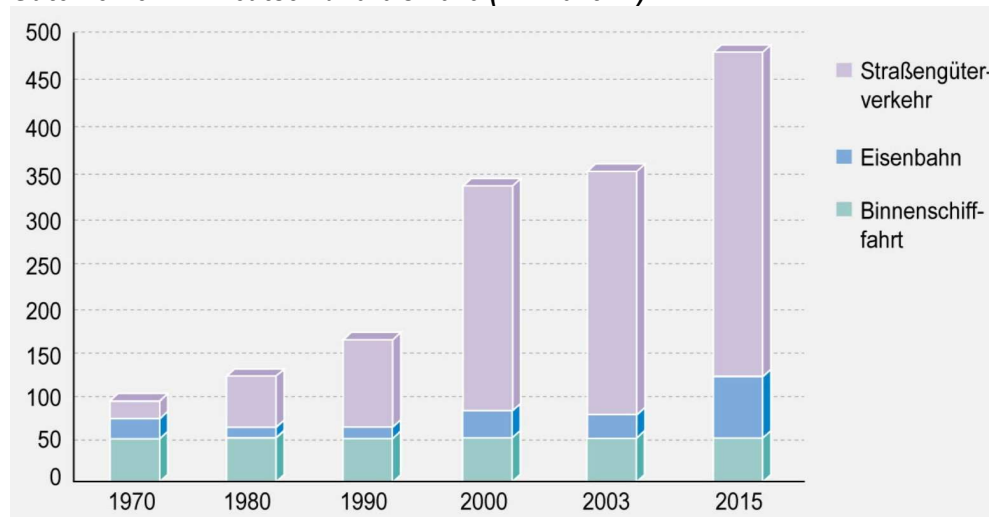
(5) Deutschland darf bei innovativen Lösungen für Logistikkonzepte nicht den Anschluss an europäische Entwicklungen verlieren:

- ◆ 1. Schritt: Prüfen, welche Lösungen für Deutschland geeignet sind (BAST-Prüfauftrag auf mehrere Innovationsvarianten ausdehnen)
- ◆ 2. Schritt: Expertenanhörung im Bundestag auf Grundlage des BAST-Gutachtens durchführen

I. Das „Innovative Nutzfahrzeugkonzept“

Der Standort Deutschland besitzt alle Chancen, die zentrale europäische Logistikkreuzung im Herzen Europas zu werden. Der Bedarf an leistungsfähigem Gütertransport nimmt in einer global vernetzten Weltwirtschaft ständig zu. Alle Verkehrsträger müssen zur Abwicklung der logistischen Prozesse ihren Beitrag leisten. Der Hauptteil des künftigen Verkehrswachstums wird die Straße bewältigen – dies gilt selbst bei einer erheblichen Leistungssteigerung der Bahn. Die Bundesregierung ging in ihrer Bundesverkehrswegeplanung von einem Anstieg des Straßengüterfernverkehrs auf 374 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 2015 aus (gegenüber 235 im Jahr 1997). Diese Prognose deckt sich mit aktuellen statistischen Erhebungen: 2004 wurde im Fernverkehr trotz konjunktureller Flaute eine Leistung von 307 Milliarden Tonnenkilometern auf deutschen Straßen erreicht (Mittelfristprognose 2004/2005 „prograns“ im Auftrag des BMVBW).

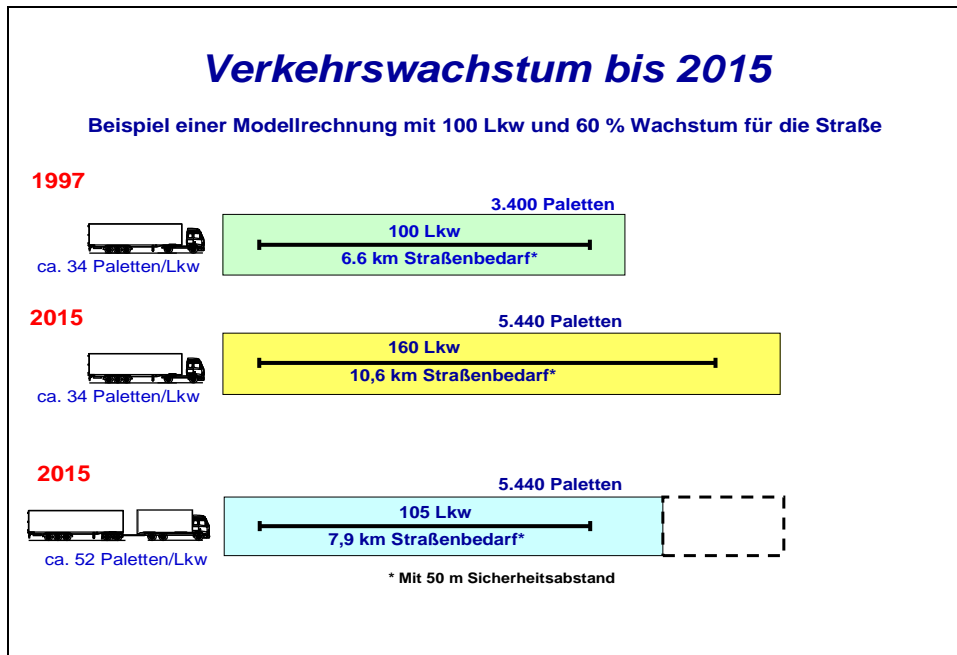
Güterverkehr in Deutschland bis 2015 (in Mrd. tkm)



Quelle: DIW, BMVBW, Prognos

Angesichts des anhaltenden Verkehrswachstums geht es wirtschafts- und umweltpolitisch darum, den Straßengüterverkehr effizient zu organisieren. Eine intakte Infrastruktur ist ebenso erforderlich wie modernes Verkehrsmanagement und intelligente Logistiksysteme.

Einen wichtigen Beitrag können auch innovative Nutzfahrzeugkonzepte leisten. Bei diesen Konzepten geht es um längere und/oder mit höherem Gesamtgewicht zugelassene Lkw, die eine wirtschaftliche und ökologisch vorteilhafte Laderaumauslastung gestatten. Eine Ausweitung der Fahrzeugmaße und/oder der zulässigen Gesamtgewichte bietet die Chance, mehr Güter mit weniger Lkw zu transportieren. Die Kapazität des Verkehrssystems ließe sich erheblich steigern und ein zusätzlicher Beitrag zum Klimaschutz wäre möglich. Kurzum bedeuten innovative Nutzfahrzeugkonzepte: Mehr Transporteffizienz, reduzierter Kraftstoffverbrauch, geringere Lärmemissionen sowie weniger Lkw auf unseren Straßen. Das Einsatzgebiet dieser „Großraum-Lkw“ sollte auf ein bestimmtes Streckennetz beschränkt werden (z. B. transeuropäische Korridore), um möglichen Gefahren in Innenstädten von vornherein vorzubeugen.



Quelle: Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels e.V.

Die Diskussion über innovative Nutzfahrzeugkonzepte wird in einigen Ländern Europas intensiv geführt. Besonders die als logistischer Vorzeigestandort bekannten Niederlande starteten im vergangenen Jahr schon ihren zweiten Feldversuch zum Einsatz dieser neuen Fahrzeuge. Auch in Deutschland gibt es seit längerer Zeit Initiativen, das zulässige Gesamtgewicht auf 60 Tonnen und die Längenvorgaben auf 25,25 Metern anzuheben. Ein erstes Ergebnis der neu belebten Debatte ist der Auftrag der Bundesregierung an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die mit dem Einsatz von 60-Tonnen-Lkw verbundenen straßenbau- und straßenverkehrstechnischen Aspekte zu untersuchen. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) unterstützt grundsätzlich diese Reformüberlegungen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es auch jenseits eines gleich auf 60 Tonnen angehobenen Gesamtgewichts Optionen gibt, die das Auslastungspotenzial der Fahrzeuge erhöhen (dazu unten III).

Die Chancen für ökonomisch und ökologisch bessere Verkehre sind so groß, dass eine Veränderung bestehender Eckwerte geprüft werden muss. Selbstverständlich ist, dass sich jede Novellierung mit den Aspekten der Verkehrssicherheit und Infrastrukturbeschaffenheit (Brücken- und Fahrbahnbelastung, Kreisverkehre, Autobahnraststätten etc.) vertragen muss.

II. Status Quo in Deutschland und Europa

In Deutschland sind im Straßengüterverkehr Lastzüge mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und einer Gesamtlänge von 16,5 Meter (Sattelzug) sowie 18,75 Meter (Gliederzug) zugelassen. Im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs ist mit 44 Tonnen ein höheres Maximalgewicht zulässig. Diese Werte gelten nach europäischem Recht (RL 96/53/EG vom 25. Juli 1996) für grenzüberschreitende Transporte innerhalb der Europäischen Union.

In vielen EU-Mitgliedstaaten sind längere und schwerere Lkw im Einsatz. Finnland und Schweden etwa erlauben Lastzuggewichte für den normalen und kombinierten

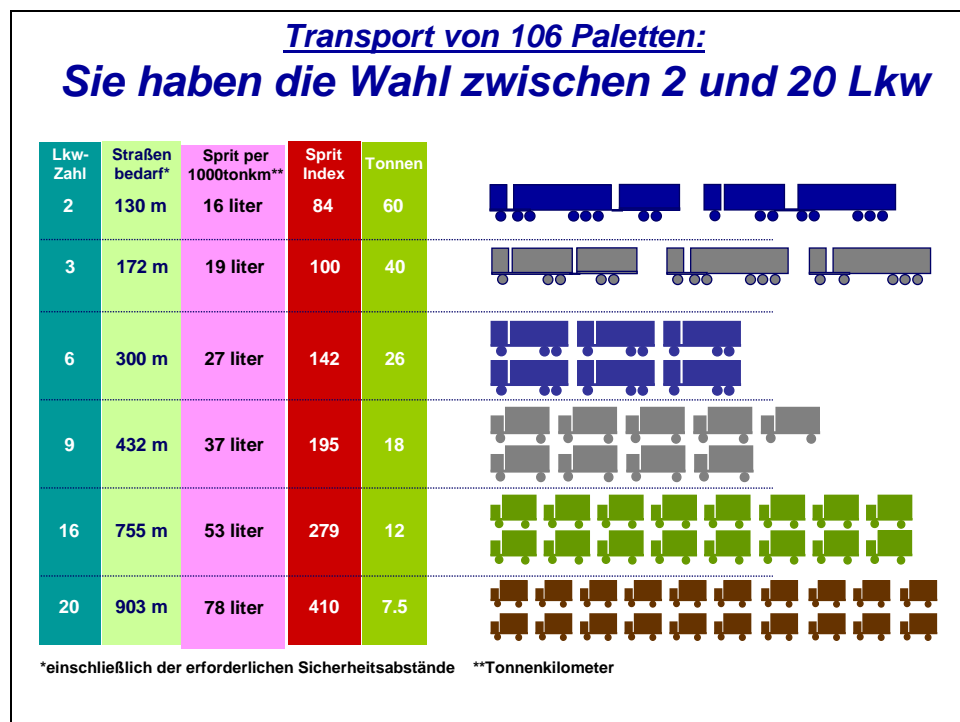
Verkehr bis zu 56 Tonnen. In anderen Staaten wie den Niederlanden, Belgien, Italien oder Dänemark dürfen sie zwischen 44 und 50 Tonnen wiegen.

Die Niederlande haben den Einsatz von 60 Tonnen Fahrzeugen in einem Testversuch bereits 2002 erstmals untersucht. Die Ergebnisse waren so positiv, dass man sich für einen zweiten und umfassenderen Versuch entschied. Seit August 2004 sind über sechzig Fahrzeuge für die verschiedensten Branchen unterwegs. Die Resonanz ist positiv, so dass die Zahl der dort „*Ecocombi*“ genannten Lkw bis November 2005 auf 100 wachsen soll.

III. Vielfältige Reformmöglichkeiten

Die öffentliche Diskussion fokussiert sich teilweise allein auf den so genannten „60-Tonnen-Lkw“. Der BDI erinnert daran, dass verschiedene Optionen denkbar sind, um Effizienzgewinne im Straßengütertransport zu realisieren:

- Zulässiges Gesamtgewicht auf 44 bis zu 60 Tonnen anheben (in Kombination mit 25,25 m)
- Längenvorgaben von Sattel- und Gliederzügen gleichstellen
- Abmessungen von Gliederzügen auf 22,75 Meter bei einem Gesamtgewicht von 48 Tonnen erhöhen
- 48-Tonnen-Kombinationen mit einer dreiachsigen Sattelzugmaschine
- 44-Tonnen-Lastzugkombination von dreiachsigem Motorwagen mit einer Wagenlänge von 7,45 Metern sowie einem herkömmlichen Sattelanhänger mit einer Dollyachse und einer Gesamtlänge von 25,25 Metern
- Ausschließlich Längenvorgaben anheben (Erhöhung des Transportvolumens)



Quelle: Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels e.V.

IV. Volumenfahrzeuge

Die Mehrheit der transportierten Güter in modernen Volkswirtschaften ist volumenintensiv und vergleichsweise leicht (Güterstruktureffekt). Infolge dieses Trends werden die zulässigen Höchstgewichte nach Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Durchschnitt nur zu 66 Prozent ausgenutzt. Eine Vielzahl der Verkehre könnte also schon dadurch eingespart werden, indem die Fahrzeuglänge auf 25,25 Meter angehoben und das Gesamtgewicht von 40 auf 44 Tonnen festgesetzt wird.

Praxisbeispiel 1:

Die Firma BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH transportiert heute mit einem Lkw maximal 180 Kühlschränke. Durch längere Fahrzeuge (25,25 m) ließe sich diese Zahl unmittelbar auf 279 Geräte erhöhen. Die Zahl täglich eingesetzter Lkw fiel so von 300 auf 200. Neben der erheblichen Entlastung des Straßenverkehrs ging zugleich der Kraftstoffverbrauch um 15 Prozent zurück.

Praxisbeispiel 2:

Die Papierindustrie produziert so genannte Hygienepapier-Mutterrollen. Eine Rolle hat einen Durchmesser von 2,4 Metern und wiegt rund 3 Tonnen. Angesichts der gültigen Längenbeschränkung ist die Zuladung aktuell auf 6 Rollen (18 Tonnen) beschränkt. Das längere Volumenfahrzeug könnte hingegen 10 Rollen aufnehmen und bliebe selbst dann mit 30 Tonnen deutlich unter der heute gültigen Gewichtsgrenze.

V. Gesamtgewicht

Der Güterstruktureffekt (mehr Volumen- und weniger Massengüter) macht gewichtsspezifische Innovationen nicht überflüssig, im Gegenteil: Branchen mit schweren Gütern können Kapazitätssteigerungen nur über höhere zulässige Gesamtgewichte erzielen. Eine umfassende und branchenübergreifende Entlastung kann nur über eine Anhebung der Längen- und Gewichtsvorgaben erreicht werden kann. Erheblich weniger Transporte und eine optimierte ökologische Bilanz wären auch hier die Folgen, wie sich anhand der folgenden Beispiele zeigen lässt.

Praxisbeispiel 1:

Die ThyssenKrupp Stahl AG transportiert zwischen den Werken Kreuztal Eichen und Ferndorf Stahlbleche in Rollen. In den letzten Jahren konnte die Transportmenge von 600 Tonnen pro Jahr auf 300 Tonnen gesenkt werden. Das entspricht dem täglichen Einsatz von 54 Fahrzeugen. Die Zahl der Lkw weiter zu reduzieren ist nur noch über die Veränderung der Gewichtsvorgaben möglich. Durch die Erhöhung des Fahrzeuggesamtgewichts auf 56 Tonnen könnte man die tägliche Zahl eingesetzter Fahrzeuge von 54 auf 24 senken.

Praxisbeispiel 2:

Die Zementindustrie in Deutschland hatte 2004 einen Inlandsabsatz von 27,5 Millionen Tonnen, der überwiegend auf Regionalstrecken und Entfernungen unter 75 km transportiert wird. Schon eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 45 Tonnen würde jährlich 95.000 Fahrten einsparen. Dies entspricht rund 5 Millionen Litern weniger Kraftstoff.

VI. Politische Umsetzung mit Augenmaß und im europäischen Kontext

Die praktischen Beispiele zeigen, dass sich mit innovativen Nutzfahrzeugkonzepten für den Straßengüterverkehr wirtschaftliche Vorteile erzielen lassen. Aus Sicht des BDI wären solche Effizienzgewinne auch ein wichtiger Ausgleich für die seit Jahren im Güterkraftverkehr gestiegenen Belastungen und damit ein Beitrag für mehr Wettbewerbsfähigkeit (Mineralölsteuer, Kfz- und Ökosteuer, Lkw-Maut, Lenk- und Ruhezeiten etc.).

Wir müssen die Chance nutzen, Deutschland als attraktiven Logistikstandort zu etablieren. Es kommt darauf an, bei der Entwicklung innovativer Ansätze nicht ins Hintertreffen zu geraten. Andere EU-Staaten sind uns schon einige Schritte voraus. Deutschland muss die fahrzeugtechnische Entwicklung der „Großraum-Lkw“ aktiv mitgestalten.

Die Politik ist aufgefordert, sich aktiv an Lösungen zu beteiligen. Als 1. Schritt ist zu prüfen, welche Lösung sich für Deutschland am besten eignet. Der Auftrag der Bundesregierung an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die Einführung neuer Logistikkonzepte zu prüfen, ist deshalb zu begrüßen. Hierbei sollten mehrere Innovationsvarianten unter die Lupe genommen werden. Besonderes Augenmerk ist selbstverständlich auf die straßenbau- und straßenverkehrstechnischen Aspekte zu legen. Jedoch dürfen die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandortes sowie das ökologische Verbesserungspotenzial nicht auf der Strecke bleiben.

Als 2. Schritt regt der BDI auf der Grundlage des BASt-Gutachtens eine Expertenanhörung im Deutschen Bundestag an.