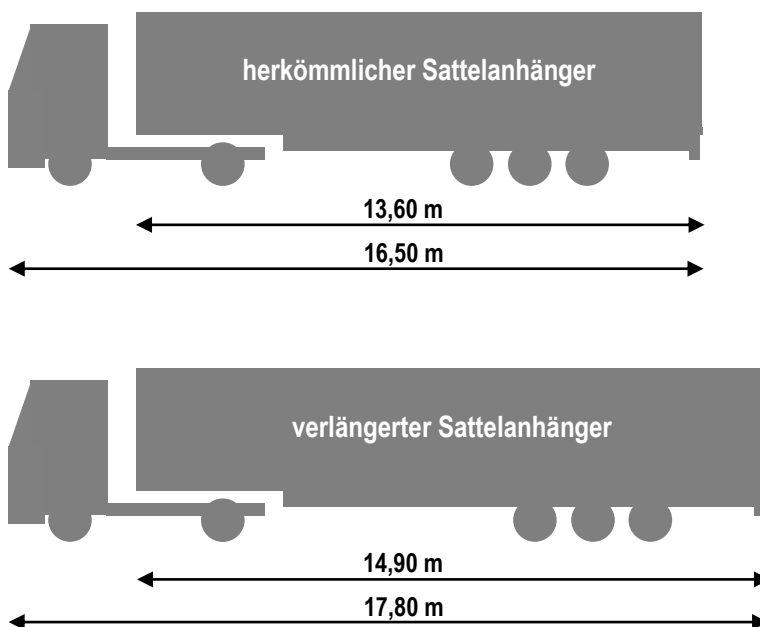


Positionspapier

## Verlängerte Lkw-Sattelanhänger

### Vorbemerkung

Bis Ende 2016 läuft in Deutschland der sogenannte Feldversuch mit übergroßen Lkw. Dabei sind nicht nur Lkw-Kombinationen mit bis zu 25,25 Metern Länge erlaubt – bekannt als Gigaliner oder Lang-Lkw – sondern auch Lastwagen mit einem verlängerten Sattelanhänger. Diese Fahrzeuge dürfen maximal 17,80 Meter lang sein, 1,30 Meter mehr als derzeit erlaubt.



Während Gigaliner auf bestimmten festgelegten Strecken fahren dürfen, sind Lkw mit überlangen Sattelanhängern im gesamten Straßennetz der am Feldversuch teilnehmenden Bundesländer erlaubt.

### Eingeschränkte Kompatibilität zum kombinierten Verkehr

Bei den heute im kombinierten Verkehr eingesetzten Sattelanhängern handelt es sich um Europa-weit einheitliche Fahrzeuge mit einer Länge von bis zu 13,60 m. Um die Ladeeinheit im kombinierten Verkehr zu nutzen, sind lediglich Greifkanten für den Kran notwendig – diese können auch nachgerüstet werden. Damit der verlängerte Sattelanhänger (14,90 m) im kombinierten Verkehr eingesetzt werden kann, bedarf es dagegen einer speziellen Variante mit folgenden konstruktiven Besonderheiten:

- *reduzierte Innenraumhöhe*
- *klappbarer Unterfahrerschutz*
- *angepasster Fahrzeugrahmen am Heck*
- *Greifkanten*

Neben den Zusatzkosten, die für diese Sonderausstattung anfallen, ist zu beachten, dass das Fahrzeug nur unter folgenden Einschränkungen im kombinierten Verkehr nutzbar ist:

- *Inkompatibel zu modernen Eisenbahn-Taschenwagen*  
Der verlängerte Sattelanhängen ist lediglich für die Eisenbahn-Taschenwagen der Bauarten c (T2000), e, f (T3000), und h (T 4.2 Hupac) geeignet, nicht dagegen für Twin-Doppeltaschenwagen, die Container und Standard-Sattelanhängen transportieren können.
- *Sicherheitsrisiken bei der Verladung*  
Durch die größere Fahrzeuglänge ist eine kipp sichere Kranverladung in der Praxis kaum möglich. Nur bei theoretisch absolut gleichmäßiger Beladung entstehen keine Risiken.
- *Volumennachteil im Vergleich zum Straßenverkehr*  
Herkömmliche Sattelanhängen können im kombinierten Verkehr eine Innenraumhöhe von bis zu 3 Metern aufweisen. Dadurch ergibt sich ein Gesamtvolumen von 101 m<sup>3</sup>. Der Innenraum des kranbaren verlängerten Sattelanhängens ist dagegen nur 2,70 Meter hoch – trotz der größeren Fahrzeuglänge fällt das Volumen mit 100 m<sup>3</sup> daher sogar etwas niedriger aus als beim Standard-Sattelanhängen. Ein Volumenvorteil ergibt sich somit lediglich bei der Konstruktion für den reinen Straßenverkehr, wo der verlängerte Sattelanhängen mit 3 Metern Innenraumhöhe eingesetzt werden kann.

	Ausführung	Länge	Höhe	Breite	Volumen	Euro-Palettenstellplätze	Gesamtgewicht	Besonderheiten
<b>Straßenverkehr</b>	Standard	13,60 m	max. 3,00 m	2,48 m	101 m <sup>3</sup>	33	40 t	
	Verlängert	14,90 m	max. 3,00 m	2,48 m	111 m <sup>3</sup>	37	40 t	
<b>Kombinierter Verkehr</b>	Standard	13,60 m	max. 3,00 m	2,48 m	101 m <sup>3</sup>	33	44 t	▪ Greifkanten
	Verlängert	14,90 m	max. 2,70 m	2,48 m	100 m <sup>3</sup>	37	44 t	▪ reduzierte Innenraumhöhe ▪ klappbarer Unterfahrerschutz ▪ angepasster Fahrzeugrahmen am Heck ▪ Greifkanten

### Verbändeposition

Die drei Verbände Allianz pro Schiene, IBS und VDV lehnen die Zulassung von verlängerten Sattelanhängen ab. Heute zugelassene Sattelanhängen sind Europa-weit einheitlich und können problemlos im kombinierten Verkehr Straße-Schiene benutzt werden. Von solchen Standards lebt diese Branche – insbesondere vor dem Hintergrund, dass mehr als 90 Prozent der Transportleistung im kombinierten Verkehr mit Sattelanhängen grenzüberschreitend erbracht wird. Verlängerte Sattelanhängen sind dagegen ein deutscher Sonderweg und konterkarieren die in den vergangenen Jahren vorangetriebene Standardisierung im kombinierten Verkehr. Selbst in einer kostspieligen Spezialversion sind die Fahrzeuge:

- *Nicht kompatibel zu modernen Eisenbahn-Wagen,*
- *ein potentielles Sicherheitsrisiko bei der Kran-Verladung,*
- *gegenüber dem Straßenverkehr im Nachteil beim Transportvolumen.*

Mit diesen Einschränkungen eignen sich verlängerte Sattelanhängen nicht für den kombinierten Verkehr und würden vielmehr dem reinen Straßengüterverkehr zu Gute kommen. Darüber hinaus ermöglichen die Fahrzeuge Lkw-Kombinationen mit einer Länge von circa 26,5 Metern, die die derzeit diskutierten 25-Meter-Lkw noch einmal deutlich übertreffen – mit allen negativen Folgen für die Verkehrssicherheit, die Infrastruktur und die Umwelt.

### Kontakt:

Martin Roggermann  
Allianz pro Schiene e.V.  
Tel.: +49 (0) 30 24 62 59 93 1  
E-Mail: [martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de](mailto:martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de)

Olaf Krüger  
Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) e.V.  
Tel.: +49 (0) 30 55 50 81 10  
E-Mail: [info@ibs-ev.com](mailto:info@ibs-ev.com)

Marcus Gersinske  
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.  
Tel.: +49 (0) 221 57 97 91 42  
E-Mail: [gersinske@vdv.de](mailto:gersinske@vdv.de)