AUSGEWÄHLTE FLOTTEN, DIE SOWOHL KURZE ALS AUCH LANGE LANG-LKW EINSETZEN

	ELFLEIN TRANSPORT & LOGISTIK	Große Vehne TRUCKNET STUTTGART	logistik in XXL
Zum Unternehmen, zur Flotte und zu den eingesetzten Lang-Lkw			
Firmensitz	Bamberg (Bayern), 15 Niederlassungen	Heimsheim (Baden-Württemberg)	Braunschweig (Niedersachsen), 3 weitere Niederlassungen
Zahl Mitarbeiter, Jahresumsatz	1.350 Mitarbeiter, 95 Mio. Euro	ca. 1.900 Mitarbeiter	ca. 400 Mitarbeiter
Schwerpunkte	Automotive, Papier, Lebensmittel	KEP, Automotive, Getränke, Textil	Transport von Stahl, Getränke, Automotive, Reststoffe, Schwerlast
Eigene Flotte, Selbsteintritt	475 Lkw, 600 gezogene Einheiten, 85 % Selbsteintritt	ca. 1.000 ziehende Einheiten, 85 % Selbsteintritt	160 ziehende Einheiten, 200 Auflieger, 70 % Selbsteintritt
Zahl Lang-Lkw mit 25,25 Metern	25, davon 13 vom Typ 2 und 12 vom Typ 3	2 (Typ 2 und 3)	3, davon 1 vom Typ 2 und 2 vom Typ 3
Zahl Lang-Lkw mit 17,80 Metern (Langsattel)	24, 10 neue und 14 Big-Maxx alter Generation	45	15
Ausbau der Lang-Lkw-Flotte geplant?	Ja, ca. 5 weitere vom Typ 3	Bei Kundenbedarf ja. Bei Langsattel ggf. Erneuerung und Erweiterung	Ja, 2 vom Typ 3
Größeres Streckennetz gewünscht?	Ja, Erweiterung auf alle Bundesländer und grenzüberschreitend nach Polen und Tschechien	Zunächst eine bundeseinheitliche Lösung, anschließend gerne europaweit	Ja, Sachsen-Anhalt wäre sehr gut, um unsere Verkehre ab dem Standort Burg umzusetzen
Höhere Tonnage gewünscht?	Ja, 44 Tonnen, analog zum Kombinierten Verkehr	Nein	Ja
Erfahrungen mit Lang-Lkw-Typ 1 (Zugmaschine und verlängerter Sattelauflieger), Gesamtlänge 17,80 Meter			
Spezifische Vorteile	Großvolumige Teile mit hoher Nutzlastanforderung	Sofort umsetzbar, bis zu 10 % mehr Volumen, kein Aufwand für Infrastruktur	Fast universeller Einsatz, abgesehen von Einschränkungen im Straßennetz
Einsatzgebiet	s.o.	In zugelassenen Bundesländern	In zugelassenen Bundesländern
Ladegut	Schwergut für die Automobilindustrie	Automotive und Volumengüter	Automobilteile, Getränke (Voll- und Leergut), Stahl
Disposition	Keine separate Dispo	Keine separate Dispo	Keine separate Dispo
Einschränkungen	Fahrerschulungen analog dem 25-Meter-Lkw sind ein Hemmnis	Keine Hemmnisse	Leider auch für diesen Fahrzeugtyp Einschränkungen und Auflagen, obwohl er nicht mit dem 25-Meter-Lkw vergleichbar ist
Erfahrungen mit Lang-Lkw-Typ 3 (Lkw, Dolly, Sattelauflieger) bzw. Typ 2 (Sattelzug mit Zentralachsanhänger), Gesamtlänge jeweils 25,25 Meter			
Spezifische Vorteile	Großvolumige Teile mit geringer Nutzlastanforderung	Reine Runtdläufe mit voller Auslastung, am besten ohne Pausen auf der Strecke	Volumen und damit verbunden Einsparungen im CO_2-Ausstoß
Einsatzgebiet	s.o.	Bremer Umland-Rundlauf und Rundlauf Stuttgart–Bremen	München–Braunschweig und Salzgitter–München
Ladegut	Leichtgut für die Automobilindustrie	Automotive	Fahrzeugteile
Disposition	Separate Dispo idR nicht erforderlich	Muss separat disponiert werden	Separate Disposition:„Jein“
Einschränkungen	Individuelle Streckenfreigabe ist ein Hemmnis	Infrastruktur, Be- und Entlademöglichkeiten und damit auch Prozess der Be- und Entladung	Streckennetz

Quelle: Unternehmen, Angaben teilweise gekürzt. Recherche und Aufbereitung: Matthias Rathmann

trans aktuell

AUSGEWÄHLTE FLOTTEN, DIE SOWOHL KURZE ALS AUCH LANGE LANG-LKW EINSETZEN

	Rüdinger Spedition	WECK+POLLER spedition	WEETS
Zum Unternehmen, zur Flotte und zu den eingesetzten Lang-Lkw			
Firmensitz	Krautheim (Baden-Württemberg)	Zwickau (Sachsen) 10 weitere Niederlassungen	Emden (Niedersachsen)
Zahl Mitarbeiter, Jahresumsatz	430 Mitarbeiter, 40 Mio. Euro	ca. 900 Mitarbeiter, über 110 Mio. Euro	500 Mitarbeiter, 100 Mio. Euro
Schwerpunkte	Stückgut, XXL-Stückgut, Maschinentransporte, Lagerlogistik	u.a. Systemgeführte Stückgutverkehre, Teil- und Komplettladungen, Logistikaktivitäten	Spedition, Transport, Logistik
Eigene Flotte, Selbsteintritt	160 Lkw, 140 gezogene Einheiten, 95 % Selbsteintritt	ca. 420 ziehende und ca. 600 gezogene Einheiten	63 Lkw, 70 Auflieger 100 % Selbsteintritt
Zahl Lang-Lkw mit 25,25 Metern	3 (Typ 3)	5, davon 3 vom Typ 2 und 2 vom Typ 3	2 (Typ 2)
Zahl Lang-Lkw mit 17,80 Metern (Langsattel)	10	15	1
Ausbau der Lang-Lkw-Flotte geplant?	Weitere 10 von Typ 1, weitere 2 von Typ 3	Je nach Bedarf der Kunden und Einsatz	Abhängig von den Aufträgen der Kunden
Größeres Streckennetz gewünscht?	Ja	Alle Bundesländer sollten mit komplettem Autobahnnetz teilnehmen. Anbindung der Autobahnen mit ca. 5 km Umkreis sinnvoll	Ja, in allen Bundesländern freie Fahrt
Höhere Tonnage gewünscht?	Erst wenn es ein größeres Streckennetz gibt	44 Tonnen Gesamtgewicht wären bereits sehr hilfreich.	Aktuell nicht
Erfahrungen mit Lang-Lkw-Typ 1 (Zugmaschine und verlängerter Sattelauflieger), Gesamtlänge 17,80 Meter			
Spezifische Vorteile	Flexibel und effizient	Bessere Auslastung auf 40 t, mehr Volumen bei Leichtgütern, Langgut bis 14,9 Meter	Größeres Ladevolumen
Einsatzgebiet	In zugelassenen Bundesländern	Linien-/Sammelgutverkehre in Deutschland	In zugelassenen Bundesländern
Ladegut	Alles unter Plane	Langgut, Sammelgut, Palettenware, Automotive	Volumengut, überwiegend Kfz-Teile
Disposition	Problemlos	Nein, alle Disponenten sind damit vertraut	Keine separate Dispo
Einschränkungen	Hätten wir gerne auch als Tiefbett-Variante, wenn Streckennetz frei wäre	Gegenüber konventionellen Lkw keine Einschränkungen. Fahrer werden über die Besonderheiten eingewiesen	Streckennetz
Erfahrungen mit Lang-Lkw-Typ 3 (Lkw, Dolly, Sattelauflieger) bzw. Typ 2 (Sattelzug mit Zentralachsanhänger), Gesamtlänge jeweils 25,25 Meter			
Spezifische Vorteile	Grundsätzlich bei leichter Ware	Volumen, Kraftstoff- und CO_2-Einsparung, Fahrereinsatz 2 zu 3	Größeres Ladevolumen, Straßen werden geschont, statt 3 nur 2 Fahrer im Einsatz
Einsatzgebiet	Krautheim–Schlitz bei Fulda und zurück	Langstrecken-Linienverkehre	Emden–Braunschweig–Emden
Ladegut	Sammelgut auf Hub-Verkehren	Automotive, Leichtgut	Kfz-Teile
Disposition	Ist bei einer festen Strecke kein Problem	Nein, Disponenten sind damit vertraut	Keine separate Dispo erforderlich
Einschränkungen	Streckenbindung, Gefahrgut-Ausschluss, Nutzlast	Streckennetz, Teilnahme nicht aller Bundesländer, Beantragung neuer Strecken und Warten bis zur Veröffentlichung	Lkw darf nicht überall fahren, sondern muss vorgeschriebene Strecken einhalten

Quelle: Unternehmen, Angaben teilweise gekürzt. Recherche und Aufbereitung: Matthias Rathmann

trans aktuell