

## Erratum

In Heft **V 248** der „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“ mit dem Titel:

### **Verkehrsnachfragewirkungen von Lang-Lkw – Grundlagenermittlung**

muss auf den Seiten **23** und **26** der Text korrigiert werden:

#### **S. 23 Absatz 5.1.2 (rechte Spalte, nach: Einsatz der Lang-Lkw-Typen)**

Mit einem Anteil von **79 %** ist der Lang-Lkw vom Typ 3 am häufigsten im Einsatz, d. h. Lkw mit Untersetzachse (Dolly) und Sattelanhänger mit einer Länge bis zu 25,25 Meter. Als Gründe dafür werden die gute Rangierfähigkeit, das einfache Handling und die Möglichkeit des Einsatzes von konventionellen Wechselbrückenfahrzeugen genannt.

Typ 2 folgt mit einem Anteil von 17 % (Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern). Als wichtiger Grund hierfür wird die Kombinationsfähigkeit aus bereits vorhandenen konventionellen Fahrzeugmodulen genannt. Mit **1 %** wird Typ 5 (Lastkraftwagen mit einem Anhänger bis zu einer Gesamtlänge von 24,00 Metern) eingesetzt, da diese Variante für das Ladungsgut – in diesem Fall handelte es sich um Luftfrachtcontainer – am besten geeignet sei.

Die Typen 1 und 4 werden mit Anteilen von **1 %** bzw. 2 % eingesetzt.

#### **S. 26 (linke Spalte, vorletzter Spiegelstrich):**

- **79 %** aller Fahrten wurden mit einem Lang-Lkw des Typs 3 und 17 % per Typ 2 durchgeführt.

Fachverlag NW in der  
Carl Ed. Schünemann KG, Bremen

Juni 2019