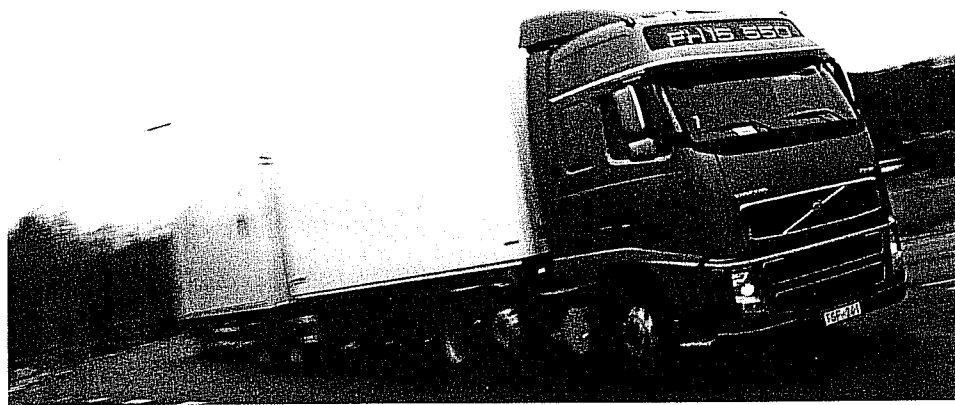


60-Tonnen-Lkw: Ökonomie und Ökologie im Einklang

Größere Fahrzeuge als Antwort auf den immer enger werdenden Straßenraum in Deutschland – das ist die Idee des Nutzfahrzeugkonzepts, für das sich der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA) stark macht – und das nur auf den ersten Blick widersinnig klingt. Was in Schweden und Finnland bereits seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert und in Holland derzeit umfangreich getestet wird, soll künftig auch in Deutschland möglich sein.

Der Fahrzeughersteller Volvo lud dazu gemeinsam mit dem BGA auf das Volvo-Testgelände in Göteborg, Schweden, ein. Im Mittelpunkt der viertägigen Seminarveranstaltung stand der 60-Tonnen-LKW. Fachleute und Journalisten aus ganz Europa waren zu Gast, als „Das europäische modulare Nutzfahrzeugsystem“ vorgestellt und diskutiert wurde. Schwerpunkte waren die Aspekte Sicherheit, Umweltschutz und Straßenbelastung. Gerhard Riemann, Vorsitzender des BGA-Verkehrsausschusses betonte, dass auch Deutschland den 60-Tonner braucht, weil das Transportaufkommen nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums bis 2015 um 64 Prozent steigen wird. Selbst wenn Bahn und Binnenschiff ihre Kapazitäten verdoppeln, könnten diese maximal 500 Millionen Tonnen des Verkehrszuwachses aufnehmen. Damit müsste der Straßengüterverkehr um rund zwei Milliarden Tonnen zulegen. „Rund zwei Drittel der Aufträge des Speditionsgewerbes kommen von Unternehmen des Groß- und Außenhandels. Probleme, die sich durch den prognostizierten Zuwachs des Straßengütertransports ergeben, betreffen damit auch unsere Mitglieder ganz direkt“, so Riemann.

Das modulare Nutzfahrzeugsystem bietet nach Überzeugung des BGA eine Lösung. Der Kerngedanke: Mit gängigen Aufbauten und Anhängern können durch wenige zusätzliche Fahrzeugkomponenten längere Einheiten von bis zu 25,25 Metern zusammenge-



stellt werden. Zwei lange Kombinationen transportieren so dieselbe Last wie drei herkömmliche Fahrzeuge. Die Kosten liegen hierfür je nach System zwischen 4.000 und 13.000 Euro. Vor Einfahrt in Ballungsgebiete oder beim Wechsel des Verkehrsträgers können die Standardkomponenten ebenso einfach wieder entkoppelt werden. Riemann erläuterte: „Würden wir die Länge von 18 auf 25 Meter bei Lkws erweitern, so könnten mit einem Lkw 50 Prozent mehr Güter transportiert und die Schadstoffemission um 15 Prozent pro Tonne reduziert werden. Der 60-Tonnen-Lkw würde zusätzlich die Straßen weniger stark belasten. Wegen seiner acht Achsen wird das Gewicht besser verteilt.“

Dem häufig genannten Gegenargument, die Tragkraft der Brücken reiche für den 60-Tonner nicht aus, widersprach Riemann. Zum einen seien diese seit den 60er Jahren auf eine Belastung von 60 Tonnen ausgelegt, nicht zuletzt um militärischen Anforderungen zu genügen. Zum anderen gelte es, angesichts des rasanten Trans-

portwachstums ohnehin die Brücken zu verstärken – unabhängig von der Einführung des 60-Tonnners.

Gespannt sein darf man auf das Ergebnis des derzeit in Holland laufenden Großversuchs. Der Test ist auf bestimmte Straßen beschränkt und schließt innerstädtische Verkehre ganz aus. Ambro Smit vom holländischen Transportverband TLN erwartet, dass das niederländische Verkehrsministerium danach die gesetzlichen Grundlagen für die Nutzung des 60-Tonnners schafft.

Nach der Vorstellung verschiedener LKW-Varianten auf dem Volvo-Testgelände und ausgedehnten Fahrproben der Teilnehmer zeigte sich Riemann am Ende der Veranstaltung vorsichtig optimistisch, dass es auch in Deutschland ein Pilotprojekt mit schweren LKW geben werde. „Wir sehen uns auf gutem Wege. Die anfänglich ablehnende Haltung seitens der Politik hat sich verbessert“, resümierte Riemann, und man stehe auch mit der Bundesanstalt für Straßenwesen als maßgeblicher Behörde in engem Kontakt.