

Lobby für die Langen

Eurocargo 2006: Verlagerer fordern 60-Tonner / Zusätzlicher Nutzen für die Stahlindustrie erwartet

Von Marcus Walter

In Finnland und Schweden rollen sie bereits: Roadtrains mit 25 m Länge und einer maximalen Achslast von 60 t. Anlässlich eines Fachforums auf der Fachmesse Eurocargo 2006 in Köln setzte sich der Bundesverband Groß- und Außenhandel vergangene Woche für eine baldige Zulassung des Lkw-Kolosses auch auf Deutschlands Straßen ein – und erntete damit breite Zustimmung.

Die Frage „ist länger und schwerer auch besser?“ beantwortete Lennart Pilskog, PR-Mann von Volvo-Trucks, mit einem klaren Ja: „Ohne 60-Tonner hätten wir heute 15 Prozent mehr Lkw auf unseren Straßen“. Natürlich sei sein Unternehmen daran interessiert, möglichst viele Trucks zu verkaufen. „Dies ist mittelfristig aber nur dann möglich, wenn das Straßennetz befahrbar bleibt und nicht im Stau versinkt“, sagte Pilskog.

Zwei Jahre unfallfrei. Offenbar ist Holland das nächste Land, das die bis zu 25,25 m langen und maximal 60 t schweren Lkw genehmigen will. So jedenfalls äußerte sich Ambro Smit vom niederländischen Transportunternehmer-Verband „Transport en Logistiek Nederland“. „Es ist sehr wahrscheinlich, dass sich das holländische Verkehrsministerium im September für die Einführung des 60-t-Lkw entscheiden wird“, äußerte sich Smit. Während seit zwei Jahren laufenden Großversuchen mit über 100 Fahrzeugen habe es keine Unfälle gegeben. „60-Tonner sind genauso sicher wie 40-Tonner“, resümiert Smit.

Pilskog und Smit waren auf Einladung des Bundesverbands des Deutschen Groß- und Außenhandels BGA nach Köln gekommen. Ziel des Verbandsverbandes ist es, das modulare Lkw-Konzept auch in Deutschland durchzusetzen. Gerhard Riemann, BGA-Präsidentenmitglied, konnte immerhin schon auf die ersten Sondergenehmigungen für Lkw mit einer Gesamtlänge von 25,25 m in Nordrhein-Westfalen verweisen. Deren Gewicht sei allerdings noch auf 40 beziehungsweise 44 t begrenzt.

Geringere Gewichtsbelastung. Die Bedenken vieler Politiker, deutsche Straßen seien der Gewichtsbelastung durch 60-t-Lkw nicht gewachsen, hielt Riemann auf der Forumveranstaltung für Angesichts der höheren Achszahl sei die Belastung durch jedes einzelne Rad sogar geringer als beim 40-Tonner. Hinzu komme, dass die deutschen Autobahnbrücken bereits seit 1959 nach der so genann-

ten 60-Tonnen-Norm gebaut würden. Diese Voraussicht habe ausschließliche militärische Gründe und soll den Transport von Panzern sicherstellen.

Für Albert Blum, Leiter Verkehrs-wesen der BSH Bosch Siemens Hausgeräte GmbH, ist die Diskussion über das maximale Gesamtgewicht jedoch „der falsche Ansatz“. Die meisten Ver-lader „brauchen maximal 40 bis 45 t Gesamtgewicht. Entscheidend ist das Volumen, das wir durch 25 Meter lange Fahrzeuge gewinnen würden“, erklärte Blum. Eine Waschmaschine wiege rund 70 Kilogramm, damit würde auch bei einer Zuglänge von 25 m die Grenze von 45 t nicht überschritten. „Wenn ich einen Wunsch frei



»Autobahnbrücken sind nach der sogenannten 60-Tonnen-Norm gebaut«
Gerhard Riemann, BGA

hätte, wäre das eine maximale Breite von 2,60 m für alle Lkw“. Dann nämlich könne sein Unternehmen vier statt nur drei Waschmaschinen nebeneinander laden. Es sei nicht einzusehen, dass zur Zeit nur Kühlfahrzeuge 2,60 m breit sein dürfen.

In der anschließenden Diskussion stellte Riemann klar, dass er an der Forderung nach einem höheren Gesamtgewicht festhalten werde. „Wir müssen auch an die Stahlindustrie denken, für die eine zusätzliche Nutzlast großen Vorteile bringt. Eine ausschließliche Erhöhung der Fahrzeuglänge bedeute zu viele Kompromisse und böte einen zu geringen Anreiz für Investitionen.“

DVZ 8.6.2006 (wal)
www.eurocargo-messe.de

Marcus Walter ist freier Fachjournalist mit Sitz in München. Kontakt über walter@dvz.de