

Unfallfrei mit Super-Lkw

STRASSENGÜTERVERKEHR Niederländisches Verkehrsgewerbe hofft auf Dauergenehmigung

Von Eckhard-Herbert Arndt

In den Niederlanden endet am 1. November der Großversuch mit den 25 m langen 60-Tonnern. Das dortige Verkehrsgewerbe hätte nichts dagegen, wenn gleich danach die Dauergenehmigung erteilt würde.

In den Niederlanden könnten die extra langen und -schweren „Öko-Kombis“ (Eco-Combis) bald selbstverständlich werden. Zu dieser Einschätzung kommen die beiden Gewerbeorganisationen Transport en Logistiek Nederland (TLN) und EVO (Logistiek/Verlader). Experten beider Verbände gehen zum Auswerteteam, das den von August 2004 bis November 2006 laufenden Großversuch mit den 25,25 m langen und bis zu 60 t schweren Lkw wissenschaftlich begleitet. Im nieder-

ländischen Verkehrsministerium sollte, so die Aussagen vom August 2004, gleich nach Versuchsende entschieden werden, ob die in den Niederlanden „LZV“ genannten Kombinationen für den Straßenverkehr generell zugelassen werden.

Dass die vorgezogenen Parlamentswahlen in den Niederlanden den Entscheidungsprozess ungünstig beeinflussen könnten, halten die Gewerevertreter für unwahrscheinlich.

Das Thema „LZV“ sei im Kabinett unstrittig. Das Verkehrsgewerbe hat großes Interesse daran, dass der Fahrplan eingehalten wird. Die Unsicherheit, wie es nach dem 1. November weitergehen könnte, gilt inoffiziell als Mitursache dafür, weshalb weniger Betriebe als an-

genommen an dem Großversuch teilgenommen haben. 100 Mitwirkende und bis zu 300 Fahrzeug-Kombinationen sollten es werden. Tatsächlich beteiligten sich 71 Firmen mit zusammen 125 LZV. Hinzu kommen „bis zu 2“ deutsche Unternehmen, heißt es aus der TLN-Zentrale.

Der mit Abstand größte Teilnehmer ist die niederländische Vos-Logistics-Gruppe, die allein zehn LZV-Kombinationen betreibt, weitere vier Firmen

setzen jeweils vier Fahrzeuge ein, die übrigen ein bis zwei Öko-Kombis.

Technisch hat sich die Kombination aus Motorwagen plus Dolly plus Auflieger durchgesetzt. 69 Firmen, die im Containerverkehr fahren, setzen auf diese Variante. Zweitwichtigste Kon-

figuration (31 Einheiten) ist das deutsche Konzept „Gigaliner“ sowie verschiedene Speziallösungen.

Während des Großversuchs gab es in den Niederlanden bislang keinen Unfall mit Beteiligung eines LZV. Der TLN führt dies darauf zurück, dass die Beteiligten neben den technischen Zusatzausrüstungen der Fahrzeuge besondere Sorgfalt auf die Auswahl und Ausbildung der Fahrer legen und die LZV nur auf der Autobahn im Punkt-Punkt-Verkehr eingesetzt werden. Die Wahrnehmung der LZV sei in der Öffentlichkeit „praktisch unkritisch“, so der TLN. Das hätten auch wiederholte repräsentative Umfragen des Verkehrsministeriums in Den Haag gezeigt. DVZ 1.8.2006 (gm)

Eckhard-Herbert Arndt ist freier Fachjournalist mit Sitz in Winsen/Lüne. Kontakt über grimm@dvz.de