

Die Wirtschaft will längere und geräumigere Lastwagen

„Wirtschaftlich und ökologisch vorteilhaft“ / EU-Nachbarn mit höheren Grenzwerten

enn. BERLIN, 12. September. Der Güterverkehr auf der Straße muß angesichts stetig zunehmender Verkehrsmengen effizienter organisiert werden. Einen Beitrag dazu könnten nach Auffassung des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) innovative Nutzfahrzeugkonzepte leisten: Längere oder schwerere Lastwagen gestattet eine „wirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Laderaumauslastung“, heißt es in einem BDI-Positionspapier. „Mehr Transporteffizienz, reduzierter Kraftstoffverbrauch, geringere Lärmemissionen und weniger Lastwagen auf den Straßen“ seien die Vorzüge der Nutzung von Großraumfahrzeugen. Ihr Einsatzgebiet müsse allerdings auf ein bestimmtes Streckennetz, etwa die transeuropäischen Korridore, beschränkt werden, „um möglichen Gefahren für die Verkehrssicherheit in Innenstädten vorzubeugen“, betont der BDI. Außerdem müsse die Belastung für die Infrastruktur geprüft werden, zum Beispiel die Auswirkungen auf Fahrbahnen und Brücken, Kreisverkehre und Autobahnraststätten.

Im deutschen Straßengüterverkehr sind derzeit Lastzüge mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und einer Gesamtlänge von 16,5 Meter (Sattelzug) oder 18,75 Meter (Gliederzug) zugelassen. Für den kombinierten Verkehr gilt ein Höchstgewicht von 44 Tonnen. Diese Grenzwerte gelten auch für grenzüberschreitende Transporte in der EU. In vielen EU-Ländern werden jedoch längere und schwerere Lastwagen eingesetzt. Finnland und Schweden etwa erlauben Lastzuggewichte bis zu 56 Tonnen. In den Niederlanden, Belgien, Italien oder Dänemark dürfen die Fahrzeuge zwischen 44

und 50 Tonnen wiegen. Die Niederlande haben den Einsatz von Lastwagen mit 60 Tonnen Gewicht in einem Testversuch schon 2002 erstmals untersucht. Nach den positiven Ergebnissen dieses Tests sind, wie der BDI berichtet, inzwischen mehr als 60 Fahrzeuge für die verschiedensten Branchen unterwegs. Bis November soll die Zahl der „Ecocombi“ genannten Lastwagen auf 100 wachsen.

Der BDI rät indes davon ab, sich nur auf den „60-Tonnen-Lkw“ zu konzentrieren. Es gebe verschiedene Optionen, um Effizienzgewinne zu realisieren, vor allem durch die Zulassung längerer Fahrzeuge. Denkbar sei etwa eine 44-Tonnen-Lastzugkombination von dreiaxsigem Motorwagen mit einer Wagenlänge von 7,45 Metern sowie einem Sattelanhänger mit einer Gesamtlänge von 25,25 Metern. Die Mehrheit der heute transportierten Güter sei „volu-

menintensiv“ und vergleichsweise leicht, stellt der BDI fest. Deshalb würden die zulässigen Höchstgewichte nach Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Durchschnitt nur zu 66 Prozent ausgenutzt. Viele Verkehre könnten also schon dadurch eingespart werden, daß die zulässige Fahrzeuglänge auf 25,25 Meter und das Gesamtgewicht von 40 auf 44 Tonnen heraufgesetzt würden.

Aus Sicht des BDI wären solche Effizienzgewinne durch einen größeren oder längeren Laderaum ein wichtiger Ausgleich für die seit Jahren steigenden Belastungen etwa durch die Maut oder Kfz- und Ökosteuer und damit ein Beitrag für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikbranche. Ein besonderes Augenmerk müsse die Politik den straßenbau- und straßenverkehrstechnischen Aspekten schenken.

Transport in der Praxis

Bosch und Siemens Hausgeräte transportiert mit einem Lastwagen maximal 180 Kühlschränke. Mit längeren Fahrzeugen (25,25 Meter) könnten 279 Geräte gefahren werden. Die Zahl der täglich eingesetzten Lkw könnte so von 300 auf 200 sinken. Der Kraftstoffverbrauch ginge um 15 Prozent zurück.

Thyssen-Krupp Stahl transportiert zwischen den Werken Kreuztal Eichen und Ferndorf Stahlbleche in Rollen. Bisher konnte die Transportmenge von 600

auf 300 Tonnen im Jahr gesenkt werden. Täglich werden 54 Fahrzeuge eingesetzt. Durch die Erhöhung des Gesamtgewichts auf 56 Tonnen könnte diese Zahl auf 24 sinken.

Die **Zementindustrie** hatte 2004 einen Inlandsabsatz von 27,5 Millionen Tonnen, der überwiegend auf Strecken unter 75 Kilometer transportiert wird. Eine Erhöhung des Gewichts auf 45 Tonnen würde jährlich rund 5 Millionen Liter Kraftstoff einsparen.