

**DIE LOGISTIK-BRANCHE** drängt auf die Zulassung von Mega-Lastwagen in Deutschland. Sie hofft auf Effizienzgewinne. Im Verkehrsministerium überwiegt jedoch die Skepsis. Die Experten befürchten mehr Straßenschäden und eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Straße.

# Schwergewicht mit Tücken

**KL AUS STRATMANN | BERLIN**

Nur selten rückt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Anfang Februar allerdings wird der BASt garantiert eine breitere Aufmerksamkeit zuteil. Dann nämlich wird das Bundesverkehrsministerium die Studie vorstellen, in der die BASt ihr Urteil über den regulären Einsatz von Mega-Trucks mit bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht auf deutschen Straßen fällt. Die Spedition- und Logistikbranche "wertet gespannt auf die Veröffentlichung der Studie. Viele Unternehmer würden die größeren LKW lieber heute als morgen einsetzen. Allerdings dürfen sie sich keine großen Hoffnungen machen.

Dem die BASt wird sich nach aller Voraussicht sehr zurückhaltend zu den Jumbo-LKW äußern - ganz im Sinne ihres Dienstherrn Wolfgang Tiefensee (SPD): Der Bundesverkehrsminister kann sich mit den 60-Tonnern nicht anfreunden. Ein Vorgeschmack auf die Bewertung der BASt ergibt sich aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der FDP-Fraktion, die sich nach den zu erwartenden Ergebnissen der BASt-Studie erkundigt hat. Große Vorbehalte der BASt gegen den Einsatz der bis zu 25,25 Meter langen LKW werden deutlich: Brücken würden erheblich höher belastet und müssten erneuert oder mit hohem finanziellen Aufwand umgebaut werden. Risiken bestehe auch die wesentlich höhere kinetische Energie, die bei Auffahrfällen frei werde. Unfälle könnten "deutlich gravierendere Folgen auslösen" als mit heute zugelassenen LKW. Außerdem seien die heute verwendeten Leitplanken nicht in der Lage, die größeren LKW abzufangen. Die flächendeckende Ausstattung des Fernstraßennetzes mit stabileren Rückhalte-Einrichtungen stehe in keinem Verhältnis zum Nutzen. Innendienst sowie zahlreiche Kreisverkehre an Bundesstraßen könnten mit den Lastern nicht befahren werden. Erhebliche Probleme seien auch auf Rastplätzen zu erwarten.

Die Befürworter der großen Trucks sehen das anders. Erfahrungen aus Schweden und Finnland, wo die 60-Tonner bereits seit 40 Jahren im Einsatz sind, belegen, dass es "keinerlei nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit" gebe, heißt es etwa beim Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA). Auch die Befürwortung, die großen LKW würden zu einer stärkeren Abnutzung der Straßen führen, will der BGA nicht gelten lassen. Bei den größeren Fahrzeugen verteilte sich die Last auf eine größere Zahl von Achsen, so dass der Straßenverschleiß sogar reduziert werde.

Angesichts des rasanten Wachstums des Güterverkehrsaufkommens gibt es aus Sicht der 60-Tonner-Fans zu größeren LKW keine Alternative. "Alle Prognosen gehen von einem rasanten Wachstum beim Güterverkehrsaufkommen aus. Dieser Tat-



In einem Pilotprojekt darf der „GigaLiner“ bis zum Sommer dieses Jahres in Niedersachsen getestet werden. Mit einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen setzt der Lastwagen neue Maßstäbe auf deutschen Straßen.

sache dürfen wir uns nicht verschließen", sagt Gerhard Riemann, Vorsitzender des BGA-Verkehrsausschusses. Es sei illusorisch anzunehmen, man könne das Wachstum allein über eine stärkere Nutzung von Schiene und Wasserstraße auffangen. Der Löwenanteil des zusätzlichen Aufkommens werde von der Straße zu bewältigen sein. Riemann, im Hauptberuf Chief von Imperial Logistics International, verweist auf den hohen Zeitaufwand für den Ausbau von Infrastruktur. "Zur Realisierung einzelner Projekte muss man mit zehn bis 15 Jahren kalkulieren. Die Infrastruktur kann nicht so schnell wachsen wie das Güterverkehrsaufkommen. Die Schere geht täglich weiter auseinander - und wir tun nichts."

Stärkster Trumpf der Befürworter der Mega-Trucks: Die größeren Fahrzeuge würden auf unkomplizierteren Wegen dazu beitragen, das wachsende Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen. Die Kalkulation geht so: Aus drei normalen LKW mit bis zu 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und einer Länge von jeweils bis zu 18,75 Metern

werden zwei 25,25-Meter-Züge mit jeweils bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) schwärmt, damit würde die Kapazität des deutschen Fernstraßennetzes erheblich gesteigert. Die größeren Trucks ste-

hen laut BDI für „mehr Transporteffizienz, reduzierten Kraftstoffverbrauch, geringere Lärmemissionen sowie weniger LKW auf unseren Straßen“.

Gerade der letzte Aspekt ist allerdings unstritten. Eine Studie des Lo-

gistik-Beratungsunternehmens Tinc Consult kommt zu dem Ergebnis, dass der Einsatz der großen LKW zu einer erheblichen Verlagerung von Gütertransporten auf die Straßen führen würde. Nach Einschätzung der Gutachter würden die 60-Tonner

zwar zu Kostensenkungen im LKW-Fernverkehr von 20 bis 25 Prozent führen. Dies habe jedoch eine „massive Veränderung der Wettbewerbsposition der Verkehrsträger“ zur Folge, schreiben die Gutachter. Insbesondere der so genannte kombinierte Verkehr würde Einbrüche erleiden. Von kombiniertem Verkehr ist die Rede, wenn eine Ware von einem Verkehrsträger - Straße, Schiene, Wasserstraße - zum anderen wechselt. Nach Berechnungen der Gutachter, die 388 konkretisierte Transporte zunächst ohne und dann mit dem Einsatz eines Jumbo-LKW berechneten, würden die LKW-Fahrten um 24 Prozent zunehmen. 35 Prozent des kombinierten Verkehrs würden komplett auf die Straße zurückverlagert. Dies liefe dem über alle Parteigänger hinweg problematisierten Ziel, das Güterverkehrsaufkommen auf den Straßen zu reduzieren, entgegen.

Selbst die Befürworter der großen Fahrzeuge sehen ein, dass diese nicht generell die 40-Tonner ersetzen können. Sie wollen den Einsatz der 60-Tonner im Wesentlichen auf Autobahnen beschränken. Im Nahverkehr sollen sie gewisse Gewerbezonen und Hafengebieten pendeln. Die Innenstädte blieben dagegen tabu.

## Speditoren suchen nach Kompromissen

**AXEL GRANZOW | DÜSSELDORF**

Die Logistikbranche verspricht sich von den Kleinraumern mehr Effizienz. „DHL ist grundsätzlich an einem Einsatz der 60-Tonnen-LKWs interessiert“, sagte ein Sprecher der Deutsche Post-Tochter. Mit dem GigaLiner könne die Zahl der Fahrten deutlich reduziert werden. Dies entlaste die Autobahnen und sei sowohl ökonomisch als auch ökologisch attraktiv.

Zu einer Verschärfung der Diskussion über den als „Monster-Truck“ verurteilten Lastwagen ruf Schenker-Vorstand Hans-Jörg Hager auf. „Wir sollten uns davor hüten, technische Innovationen von vornherein zu attackieren.“ Denn niemand aus der Branche habe vor, eine Stückgutsendung mit solchen Fahrzeugen in einer Innenstadt zuzustellen, hatte er kürzlich der „Deutschen Verkehrs-Zeitung“ (DVZ) gesagt. GigaLiner eignen sich für Fahrten zwischen Depots oder Werken. Hager forderte daher zu einem Großversuch mit 100 Fahrzeugen auf.

Bislang fährt in Deutschland erst eine Hand voll GigaLiner in drei Modellversionen in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. „Wir haben bislang nur positive Erfahrungen mit dem GigaLiner gemacht“, sagte Hendrik Janßen, Fuhrparkleiter der Spedition Hellmann in Osnabrück. Die Kosten seien dadurch um 80 Cent pro 100 kg Ladung gesunken. Allerdings rechne sich der lange Brumm nur auf längeren Strecken und bei regelmäßigen Großtransporten. Hellmann fährt das Versuchsfahrzeug nachts zwischen Osnabrück und Hannover auf der A30. In Niedersachsen beteiligen sich noch der Spediteur Boll und die Volkswagen Logistics an dem Versuch. In NRW fährt bislang ein GigaLiner der Spedition Meyer & Meyer. Testflotten für 200 auf der Autobahnroute Mönchengladbach-Peine-Osnabrück. Weitere Genehmigungen sollen folgen. 20 Spediteure hatten sich für das Pilotprojekt gemeldet.

Bei den Branchenverbänden stößt der GigaLiner indessen auf ein geteiltes Echo. „Wer sich vom GigaLiner goldene Zeiten verspricht, verkennt die Marktverhältnisse“, sagte Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Transportverbands BGL. Der GigaLiner ziehe jede Menge Investitionen in den Fuhrpark nach sich und sei auch in der Unterhaltung teuer. Gleichzeitig drohe eine höhere Maut durch die Belastung der Straßen und Brücken. Investitionsentscheidungen sollte man den Unternehmen überlassen, meinte hingegen Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer des Spediteurverbands DSLV. Nach einer Umfrage des DSLV seien viele Spediteure an der Einführung des GigaLiners interessiert, der den Transport größerer Mengen zu niedrigeren Kosten ermögliche. Beim Gewicht sei aber sicher auch im Interesse der Infrastruktur ein Kompromiss bei 46 bis 48 Tonnen möglich.

## Rasanten Wachstum

### Riesige Mengen

Das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland wächst in großen Schritten. Es liegt derzeit bei rund 3,5 Milliarden Tonnen jährlich. Bis zum Jahr 2015 wird das Aufkommen Prognosen zufolge bei rund 10 Mrd. Tonnen liegen.

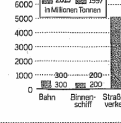
### LKW vorn

Etwa 70 Prozent der Güterverkehrsentwicklung werden von LKW bewältigt. Der Anteil der Bahn liegt bei rund 17 Prozent, die Binnenschifffahrt übernimmt nur etwa 13 Prozent.

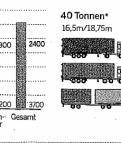
### Straße bleibt Nr. 1

Mittel- und langfristige wird

Verlagerung auf die Straße nimmt zu



### Aus drei werden zwei



Texte und Interviews zum Thema: **forward** | **Handelsblatt**, zum Thema: **Logistik** | **Handelsblatt** | **Logistik** | **Handelsblatt**