

# Aus drei mach zwei

**Transportlösungen:** Der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels erhält bei seinem Plädoyer für schwerere und längere Lkw Hilfe verschiedener Firmen.

**G**roße Probleme erfordern schnelle Lösungen. Geht es darum, Kraftfahrern Ausfahrten aus dem Dauerstau aufzuzeigen, tut sich die Regierung aber schwer. Bahn und Binnenschiff können nur beschränkt zusätzliche Güter aufnehmen, um die Straße zu entlasten. Und eine breit angelegte Erhöhung der Infrastruktur scheitert am Geldbeutel. Abhilfe könnten größere und schwerere Lkw mit Gewichten von bis zu 60 Tonnen und Längen von bis zu 25,25 Metern schaffen. Davon zumindest ist der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA) überzeugt, der seit zwei Jahren versucht, solchen Lkw-Kombinationen hierzulande zum Durchbruch zu verhelfen. Die Hoffnungen auf eine rasche Zulassung dieser Fahrzeug-

ge haben sich aber wieder zerstreut. Deshalb hat der BGA auf der Fachmesse Eurocargo in Köln vorige Woche einen erneuten Anlauf unternommen, um seine Ideen voranzutreiben. »Es ist höchste Zeit, dass etwas passiert«, betonte BGA-Verkehrsexperte Gerhard Riemann. »Wenn wir nichts tun, wird die angespannte Verkehrssituation noch dramatischer«, prophezeite er.

Zwar prüft die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit den Einsatz solcher Lkw, doch hält sich Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) in der Frage bedeckt. Überhaupt fühlt sich Riemann von der Politik im Stich gelassen. Niemand habe sich ernsthaft Gedanken darüber gemacht, wie Deutschland das vorhergesagte Verkehrswachstum bewältigen wolle. Statt

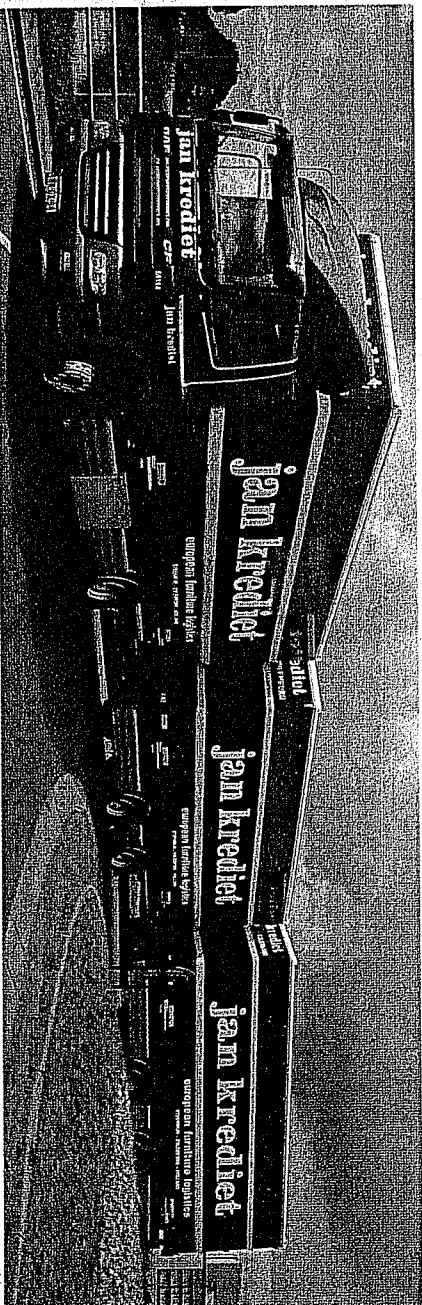


Foto: van der Meer

In den Niederlanden sind sie Teil eines Großversuchs: modulare Fahrzeugsysteme mit 60 Tonnen Gewicht und 25,25 Meter Länge. die Vorschläge des BGA aufzunehmen, hätten die Politiker sie abgeschmettert. In der Öffentlichkeit sei gar von Motorruks der Rede gewesen. Dabei bieten die modularen Fahrzeugsysteme – also die Kombinationen von Lkw und Behältern zu größeren und schwereren Einheiten – nach BGA-Auffassung keinerlei Angriffspunkte. Bedenken, und Straßen für Brücken wurden den stärker beansprucht oder hielten der Belastung nicht stand, verspricht Riemann zu zerstreuen. Bei sieben bis neun eingesetzten Achsen sei die Achslast niedriger als bei einem 40-Tonner. Bei Angaben der BASt, wonach seit 1959 nur noch Bauren er stellt werden, die 60 Tonnen austahen. »Ein Teil müsste aber ertüchtigt werden«, sagte das BGA-Präsidentenmitglied. Ihre Vorteile können die modularen Fahrzeugkonzepte

nach Ansicht ihrer Anhänger vor allem beim Energieverbrauch und -ausstoß sowie bei der Effizienz ausspielen. Der Dieselpart und die Kohlenstoffdioxid-Emissionen sinken angeblich um bis zu 20 Prozent, die Transporteffizienz steigt um bis zu einem Drittel. Das hob Lennart Pilskog, Direktor für EU-Angelegenheiten beim schwedischen Fahrzeugbauer Volvo, hervor. Dort prä-

gen die nun diskutierten Lkw-Kombinationen seit Jahren das Straßenbild. Auch die Niederlande erproben den Umgang mit diesen Fahrzeugen seit 2004 im Großversuch. Seitdem sind 125 je bis zu 60 Tonnen schwere und bis zu 25,25 Meter lange Lkw bei 72-Betrieben im Einsatz. Die Zwischenbilanz fällt durchweg positiv aus. »Der Effizienzgewinn liegt bei 33 Prozent«, sagte Ambro Smit, Bereichsleiter für Technik

beim Verband Transport en Logistiek Nederland. »Wir rechnen mit einer Kostenersparnis von 200 bis 400 Millionen Euro und mit bis zu einem Prozent weniger Staus«, ergänzte er. Bis heute sei keines dieser Fahrzeuge in einem Unfall verwickelt gewesen. Auch deutsche Unternehmen schauen neidvoll nach Holland. Der Expresdienst UPS geht davon aus, dass durch Einsatz dieser Lkw Dieselverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Zahl der Touren um je ein Fünftel sinken kann. Dieses Ergebnis habe eine firmeninterne Studie gebracht, sagte UPS Transport-Geschäftsführer Christian Messerschmidt. »Je eher wir mit diesen Fahrzeugen anfangen, desto eher haben wir dieses Einsparungspotenzial«, sagte er. UPS fährt jährlich mehr als ein halbe Million Touren, davon 100.000 in Deutschland. Die Verladerschaft liebäugelt aus denselben Gründen ebenfalls mit 60-Tonnern.

## NEIDAUER-KÜHLERMANIE

Der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA) sowie Bosch und Siemens Hausgeräte (BSH) blicken neidisch auf die Abmessungen der Lkw. Im temperaturgeführten Transport. Dort sind Fahrzeugbreiten von bis zu 2,60 Metern erlaubt, während generell 2,50 Meter das Maß aller Dinge sind. »Wir könnten dann vier statt drei Großgeräte nebeneinander laden, was die Effizienz steigern würde«, erklärt BSH-Vertreter Albert Blum. »Wann gestattet man diese Breite nur einer Branche und uns nicht?«, will er wissen. »Es kann nicht sein, dass Kühlfahrzeuge breiter sind«, sagt auch BGA-Präsidentenmitglied Gerhard Riemann.