

Spediteure fordern Gigaliner gegen hohe Spritpreise

Ein Lang-Lkw ersetzt zwei normale Lastzüge / Feldversuch läuft seit 1. Januar: Gegner und Befürworter streiten erbitert um den Sinn

VON SASCIA MEYER

Berlin. Seit die Spritpreise auf Rekordhöhe geklettert sind, wird der Ruf nach mehr Gigaliner wieder laut. Spediteure sehen die Riesentaster als Ausweg aus der Preislage. Denn ein Lang-Lkw ersetzt zwei herkömmliche Lkw. Seit 1. Januar läuft ein auf fünf Jahre angelegter Test mit den Riesentastern. Er soll die Vor- und Nachteile ergründen. Befürworter werben für effizientere Ökologier, Gegner machen Front gegen gefährliche Mönsterturks.

Münche nennen sie noch „Gigaliner“, das Bundesverkehrsministerium spricht offiziell von „Lang-Lkw“. Denn am regulären Höchstgewicht von maximal 40 Tonnen soll sich auch nichts ändern. Die seit 1. Januar geltende „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ (Amtsblattsatz: LkwÜberSVAusnV) gestattet aber XXL-Gespanne von bis zu 25,25 Metern. Bisher dürfen Sattelzylinder 16,50 Meter messen und Lastwagen mit Anhänger höchstens 18,75 Meter.

Wer macht beim Testlauf mit? Einmal quer durch die Republik rollen dürfen Riesentaster nicht. Für die Gespanne, die für alle Verkehrsteilnehmer ungenutzt sind, gilt ein festgelegtes Streckennetz. Dabei sind jedoch nicht alle Bundesländer, sondern nur Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-

Holstein und Thüringen. Spediteure mischen sich zunächst bei der Bundesentscheidung für Straßenwesen (BAS) registrierten, Bestellungen gingen bisher an drei Speditionen heraus. Wie eine Sprecherin sagt, interessiert angefragt hätten rund 50 Unternehmen. Angipöbelt wird, dass einmal 400 Riesentaster im Testeinsatz sind.

Was sollen Riesentaster bringen?

„Wo heute drei Lkw pro Tag unterwegs sind, sind es nur zwei Lang-Lkw“, argumentiert Hans-Joachim, der Verband der Automobilindustrie (VDA) wirbt, bei gleichem Transportvolumen könnten bis zu 30 Prozent Sprit und klimaschädliches CO₂ gespart werden. „Der Lang-Lkw ist deswegen ein echter Ökologier“, schwärmt VDA-Präsident Matthias Wissmann. Weil Brunnme meist sperrige Fracht laden, geht es nicht um mehr erlaubtes Gewicht, sondern um mehr Platz. Während in einem normalen Sattelzug 34 Paletten passen, soll ein Riesentaster 53 davon schleppen können.

Was sagen die Spediteure?

„Das sind keine Brot- und Butterfahrzeuge für die letzten Winkel des Landes“, urteilt der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Karlheinz Schmidt. Sinnvoll sein können sie aber, um große Umschlagpunkte wie Seehäfen oder Güterbahnhöfe zu vertiefen. Wenn jeweils nur zwei statt drei Fahrer und Trucks nötig sind, kann das auch Preiskalkulationen für Transporte günstiger machen. Dass die

XXL-Flotte rasch wächst, gilt in der Branche aber nicht als wahrscheinlich. Ist eine interessante Route nicht im Streckennetz, muss sie erst amtlich beantragt werden.

Was bedeuten Riesentaster für die Straßen und die Sicherheit?

Kritiker sehen das Verkehrsnetz für Mönsterturks nicht gewappnet. „Unsere Straßen und Brücken, aber auch die Rastplätze an den Autobahnen sind für solche Fahrzeuge nicht ausgelegt“, mahnen SPD und Grüne. Der Autofahrerclub ADAC fordert ein scharfes Auge auf kritische Punkten wie Ortdurchfahrten, Kreuzungen, Kreisverkehren und Überholmanöver. Die „Allianz pro Schiene“ als Bahnlobby warnt vor Risiken, da Routen über Bahnübergänge führen. Befürworter verweisen dagegen auf Fahrer Schulungen, Pflicht-Sicherheits-

technik und ein Gefahrgutverbot. Dass sich beim Biesen-Lkw das Gewicht auf mehr Achsen verteilt, schmei sogar die Fahrbahn.

Was sagt die Bahn?

Die Deutsche Bahn, für deren Speditionstochter Schenker 20000 Lkw durch Europa fahren, beteiligt sich noch am Test. Der ländliche Betrieb wäre schwer darzustellen, weil durch die Nicht-Teilnahme mehrerer Bundesländer verkehrsstarke Korridore künstlich unterbrochen seien, sagt ein Sprecher. Neuen Anstößen verschloße sich der Konzern aber nicht. „Wir sind für alles, was Versetzung fördert und gegen alles, was ihr schadet“.

Wie geht es weiter?

SPD und Grüne wollen den Test noch per Verfassungsklage kippen. Der Vorwurf: Ratsamers Verordnung ohne Zustimmung von Bundestag und Bundesrat habe Befugigungsrechte missachtet. Aber auch in den Bundesländern gibt es Widerstand. Langst nicht alle Länder beteiligen sich. Auch Bremen blüht außen vor. Das hat im Norden jedoch für einige Missstimmung gesorgt. Denn sowohl Hamburg als auch Niedersachsen machen bei dem Feldversuch mit. Vorausgesetzt im Frühjahr sollen Experten der BASI eine wissenschaftliche Befragung des Tests starten. Dann sollen etwa Fahrprotokolle und auch Unfallmengen ausgewertet werden – wenn dann tatsächlich eine aussagekräftige Zahl von Riesentastern rollt.



Ein Lang-Lkw oder Gigaliner fährt durch einen Kreis. Foto: BGL

Spediteure fordern Gigaliner gegen hohe Spritpreise

Ein Lang-Lkw ersetzt zwei normale Lastzüge / Feldversuch läuft seit 1. Januar: Gegner und Befürworter streiten erbittert um den Sinn

Von Sascha Meyer **Berlin**. Seit die Spritpreise auf Rekordhöhe geklettert sind, wird der Ruf nach mehr Gigaliner wieder laut. Spediteure sehen die Riesenlastern als Ausweg aus der Preisfalle. Denn ein Lang-Lkw ersetzt zwei herkömmliche Lkw. Seit 1. Januar läuft ein auf fünf Jahre angelegter Test mit den Riesenlastern. Er soll die Vor- und Nachteile ergründen. Befürworter werben für effizientere Ökolaster, Gegner machen Front gegen gefährliche Monstertrucks.

Manche nennen sie noch "Gigaliner", das Bundesverkehrsministerium spricht offiziell von "Lang-Lkw". Denn am regulären Höchstgewicht von maximal 40 Tonnen soll sich auch nichts ändern. Die seit 1. Januar geltende "Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge" (Amtskürzel: LkwÜberlStVAusV) gestattet aber XXL-Gespanne von bis zu 25,25 Metern. Bisher dürfen Sattelschlepper 16,50 Meter messen und Lastwagen mit Anhänger höchstens 18,75 Meter.

Wer macht beim Testlauf mit? Einfach quer durch die Republik rollen dürfen Riesenlaster nicht. Für die Gespanne, die für alle Verkehrsteilnehmer ungewohnt sind, gilt ein festgelegtes Streckennetz. Dabei sind jedoch nicht alle Bundesländer, sondern nur Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen. Spediteure müssen sich zunächst bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) registrieren. Bestätigungen gingen bisher an drei Speditionen heraus, wie eine Sprecherin sagt. Interessiert angefragt hätten rund 50 Unternehmen. Angepeilt wird, dass einmal 400 Riesenlaster im Testeinsatz sind.

Was sollen Riesenlaster bringen? "Wo heute drei Lkw pro Tag unterwegs sind, sind es nur zwei Lang-Lkw", argumentiert Ramsauer. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) wirbt, bei gleichem Transportvolumen könnten bis zu 30 Prozent Sprit und klimaschädliches CO₂ gespart werden. "Der Lang-Lkw ist deswegen ein echter Ökolaster", schwärmt VDA-Präsident Matthias Wissmann. Weil Brummis meist sperrige Fracht laden, geht es nicht um mehr erlaubtes Gewicht, sondern um mehr Platz: Während in einen normalen Sattelzug 34 Paletten passen, soll ein Riesenlaster 53 davon schlucken können.

Was sagen die Spediteure? "Das sind keine Brot- und Butterfahrzeuge für die letzten Winkel des Landes", erläutert der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Karlheinz Schmidt. Sinnvoll sein könnten sie aber, um große Umschlagpunkte wie Seehäfen oder Güterbahnhöfe zu verbinden. Wenn jeweils nur zwei statt drei Fahrer und Trucks nötig sind, kann das auch Preiskalkulationen für Transporte günstiger machen. Dass die XXL-Flotte rasch wächst, gilt in der Branche aber nicht als wahrscheinlich. Ist eine interessante Route nicht im Streckennetz, muss sie erst amtlich beantragt werden.

Was bedeuten Riesenlaster für die Straßen und die Sicherheit? Kritiker sehen das Verkehrsnetz für Monstertrucks nicht gewappnet. "Unsere Straßen und Brücken, aber auch die Rastplätze an den Autobahnen sind für solche Fahrzeuge nicht ausgelegt", mahnen SPD und Grüne. Der Autofahrerclub ADAC fordert ein scharfes Auge auf kritische Punkten wie Ortsdurchfahrten, Kreuzungen, Kreisverkehren und Überholmanöver. Die "Allianz pro Schiene" als Bahnlobby warnt vor Risiken, da Routen über Bahnübergänge führten. Befürworter verweisen dagegen auf Fahrerschulungen, Pflicht-Sicherheitstechnik und ein Gefahrgutverbot. Dass sich beim Riesen-Lkw das Gewicht auf mehr Achsen verteilt, schone sogar die Fahrbahnen.

Was sagt die Bahn? Die Deutsche Bahn, für deren Speditionstochter Schenker 20000 Lkw durch Europa fahren, beteiligt sich nicht am Test. Der laufende Betrieb wäre schwer darzustellen, weil durch die Nicht-Teilnahme mehrerer Bundesländer verkehrsstarke Korridore künstlich unterbrochen seien, sagt ein Sprecher. Neuen Ansätzen verschließe sich der Konzern aber nicht. "Wir sind für alles, was Vernetzung fördert und gegen alles, was ihr schadet." Wie geht es weiter? SPD und Grüne wollen den Test noch per Verfassungsklage kippen. Der Vorwurf: Ramsauers Verordnung ohne Zustimmung von Bundesrat und Bundestag habe Beteiligungsrechte missachtet. Aber auch in den Bundesländern gibt es Widerstand. Längst nicht alle Länder beteiligen sich. Auch Bremen bleibt außen vor. Das hat im Norden jedoch für einige Missstimmung gesorgt. Denn sowohl Hamburg als auch Niedersachsen machen bei dem Feldversuch mit. Voraussichtlich im Frühjahr sollen Experten der BASt eine wissenschaftliche Begleitung des Tests starten. Dann sollen etwa Fahrtprotokolle und auch Unfallmeldungen ausgewertet werden - wenn dann tatsächlich eine aussagekräftige Zahl von Riesenlastern rollt.