

VERKEHR

# Logik der Laster

Im Frühjahr soll ein Feldversuch mit Riesen-Lkw starten. Dass sie straßentauglich sind und Kraftstoff sparen, ist erwiesen. Schädlich sind sie nur für die Bahn.

Das Thema zählt zu den Gefahrgütern der politischen Debatte. Entsprechend achtsam verfährt Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer in Fragen der Wortwahl: In dieser Woche tritt eine Ausnahmeverordnung in Kraft, die sich mit einem länderübergreifenden Feldversuch von „Lang Lkw“ befasst, wie es im Ministerium heißt.

Gemeint sind Lastwagen mit veränderten Auflieger-Kombinationen und einer

Gigaliner sind bestens erforscht. In Finnland und Schweden fahren sie schon lange, in den Niederlanden sind sie nach einem erfolgreich verlaufenen Großversuch inzwischen ebenfalls zugelassen.

In Deutschland haben verschiedene Bundesländer bereits Tests mit solchen Fahrzeugen abgeschlossen und ziehen eine durchweg positive Bilanz: Die Gigaliner blieben nicht, wie befürchtet, an Kreisverkehren hängen, sie führten nirgends zu höheren Unfallzahlen, und sie sparen Kraftstoff, da sie – hohe Auslastung vorausgesetzt – bei rund 25 Prozent höherem Verbrauch 50 Prozent mehr Ladung transportieren. Je beförderten Kubikmeter würden somit etwa 30 Prozent weniger Diesel gebraucht, heißt es in der niedersächsischen Bilanz.

Das Ministerium in Hannover spricht deshalb auch nicht vom Gigaliner, sondern vom „Ökolinier“ und folgt damit der Terminologie der Niederlande, wo vom „Ecokombi“ die Rede ist.

grenzt, auf Lang-Lkw zu bringen. Staatssekretär Andreas Scheuer, der den Test koordinieren wird, nennt Kartoffelchips als idealtypische Fracht; Kohle bleibe das perfekte Transportgut für die Bahn.

Die Beispiele sollen das Credo des Ministeriums bekräftigen, dass durch den Gigalaster keinesfalls der Güterzug ins Hintertreffen geraten darf. „Der Einsatz von Lang Lkw“, so das schriftlich formulierte Ziel, „darf nicht dazu führen, dass eine (Rück-)Verlagerung des Ladungsaufkommens von der Schiene auf die Straße erfolgt.“

Dass diese jedoch droht, folgt unweigerlich aus dem Naturgesetz des Wettbewerbs. Zwischen Kohle und Kartoffelchips bietet der Warenkorb der Logistik allerlei Transportgut, um das sich Zug und Lastwagen streiten. Und je attraktiver der Lkw, desto weniger wird der Zug vom Kuchen abbekommen.

Zusammen mit dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung



Streitobjekt „Lang Lkw“: Raum für philosophische Debatten um Kohle und Kartoffelchips

Gesamtlänge von bis zu 25,25 statt 18,75 Metern, was das in Deutschland bisher erlaubte Höchstmaß ist. Der Bürger kennt sie als „Gigaliner“.

Ramsauer will den Gigaliner, auch wenn er ihn nicht so nennen will; er will „Verkehr klug organisieren und nicht verhindern“; er will mit der Ausnahmeverordnung den Weg frei machen für den Riesenlaster. Seine vorerst letzte Hürde ist eine Klage der Fraktionen von Grünen und SPD, die die Verordnung für verfassungswidrig halten, da die Zustimmung von Bundesrat und Bundestag nicht eingeholt wurde.

Sollte die Klage scheitern, werden bald Hunderte solcher Lang-Lkw durch viele Bundesländer fahren, gesteuert von gut beleumundeten und geschulten Fahrern und wissenschaftlich begleitet von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Die Frage ist nur, was es hier noch Neues zu ermitteln gibt.

In Thüringen kam die Fachhochschule Erfurt nach einem Pilotprojekt zu nicht ganz so guten, aber immer noch positiven Ergebnissen. Sie nennt den Gigaliner „EuroCombi“, erlebte „keine Auffälligkeiten“ und attestierte der Großlasterflotte bei gleicher Transportleistung 18 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu konventionellen Lkw.

Auch die Sorge, die Gigaliner könnten Straßen und Brücken stärker belasten, ist unbegründet. Denn die extralangen Lkw sind nicht extraschwer. Das Gesamtgewicht bleibt in der fünfjährigen Versuchsphase auf maximal 44 Tonnen beschränkt. Da sich die Last auf mehr Achsen verteilt, sind die Stretch-Brummis sogar eher straßenschonend.

Im Feldversuch, daraus macht das Ministerium keinen Hehl, soll die Laster-Logik zugunsten der Gigaliner aufgehen. Ziel ist es, vor allem leichtes Transportgut, bei dem das Volumen die Lademenge be-

veröffentlichten Verkehrsexperten der K+P Transport Consultants im Oktober 2011 eine Studie, die dieses Problem beleuchtet. Die Wissenschaftler betrachteten verschiedene Korridore im europäischen Raum und prognostizierten Verluste der Bahn zugunsten des Lkw, im schlimmsten Fall von 38 Prozent.

Die Frage, ob es in einer Welt rapide zunehmenden Frachtaufkommens sinnvoll ist, den Lkw-Transport künstlich weniger attraktiv zu halten, als er sein könnte, lässt Raum für philosophische Debatten. Wozu es jedoch eines Feldversuchs bedarf, um längst bekannte Effekte nochmals zu untersuchen, bleibt schleierhaft.

Die Gefahr der Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße ist jedenfalls in der Praxis belegt. Im niedersächsischen Versuch fuhr ein Gigaliner Karosserieteile für VW von Emden nach Wolfsburg. Den Job hatte zuvor die Bahn erledigt.

CHRISTIAN WÜST