



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL · Postfach 16 01 08 · 53060 Bonn

Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax.: 0228 - 925 35 45

E-Mail: info@bwvl.de
www.bwvl.de

Sparkasse KölnBonn
Kto.: 38 700 241
BLZ: 380 500 00

Bonn, im August 2006

Neue Fahrzeugkonzepte: Kein Tabu bei Giga-Liner & Co.

Spätestens nachdem Niedersachsen zwei Unternehmen eine Ausnahmegenehmigung für den Betrieb eines 25 m langen Giga-Liners erteilt hat, ist die Diskussion um Maße und Gewichte für Lkw in Deutschland neu entbrannt. Dabei sind die Konzepte nicht völlig neu: Der Giga-Liner des Aufbauherstellers Krone war bereits vor einigen Jahren vorgestellt worden. Auch andere Hersteller haben insbesondere auf größeres Ladungsvolumen abzielende Konzepte vorgestellt. Jetzt sollen diese neuen Fahrzeugkonzepte auch Top-Thema auf der Nutzfahrzeuge-IAA im September 2006 in Hannover werden.

Unterdessen wird in den Medien teilweise zur Gegenoffensive geblasen. Der ADAC, der sich schwerpunktmäßig als Pkw-Fahrer-Lobby versteht, fordert in der August-Ausgabe seiner Mitgliederzeitschrift: „Bremst die Riesen-Trucks!“ Andere Blätter gingen noch weiter und warnten vor „Monster-Lkw“. Pkw-Fahrer seien in ihrer Sicht beeinträchtigt, das Überholen dauere länger, warnen die Gegner. Bei einer Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte auf 60 t würden die Straßen noch mehr leiden; bereits jetzt stünden Mittel für den Straßenbau nicht ausreichend zur Verfügung.

Es wird Zeit, die Diskussion zu versachlichen: Die Gespanne mit 25 Metern Gesamtlänge weisen gegenüber dem jetzt mit 18,75 Metern längsten Lkw ein 50 Prozent größeres Ladevolumen auf, nämlich 150 statt 100 Kubikmeter. Die Züge könnten 52 statt bislang 34 Paletten maximal laden. Würde darüber hinaus auch das zulässige Gesamtgewicht auf die derzeit diskutierten 60 Tonnen angehoben, bedeutete dies ein 54 Prozent höheres Ladungsgewicht, nämlich 40 statt 26 Tonnen. Zwei „Giga-Liner“ könnten, nur auf das Volumen bezogen, mithin soviel transportieren wie bislang drei „normale“ Lkw. Der Energieverbrauch pro gefahrene Ladung ginge massiv zurück. Weil sich das Gewicht bei den Giga-Linern auf mehr Achsen verteilte, verringerte sich sogar der Fahrbahndruck pro Achse um rund 10 Prozent. Blicke es beim bisherigen Gesamtgewicht von 40 oder – im kombinierten Verkehr – bei 44 Tonnen, fiel die Druckentlastung noch erheblich deutlicher aus. In anderen europäischen Staaten, etwa den Niederlanden oder in Schweden, hat man bereits hinreichend Erfahrungen mit längeren und schwereren Lkw gesammelt. In Schweden sind auch Fahrzeuglängen bis zu 24 m schon seit langem die Regel. Dort haben sich die von den Gegnern beschriebenen Gefahren freilich nicht



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL · Postfach 16 01 08 · 53060 Bonn

Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax.: 0228 - 925 35 45

E-Mail: info@bwvl.de
www.bwvl.de

Sparkasse KölnBonn
Kto.: 38 700 241
BLZ: 380 500 00

realisiert. Mag auch der einzelne Überholvorgang für Pkw geringfügig länger werden: Die Tatsache, dass durch eine Laderaum-Vergrößerung weniger Lkw auf den Autobahnen unterwegs wären, würde diesen Nachteil deutlich überkompensieren. Und nur für die Autobahnen wären diese Gespanne gedacht. Und eine Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte zumindest auf 44 t, wie heute schon im kombinierten Verkehr üblich, würde weitere Fahrten obsolet machen.

Eine Verringerung der erforderlichen Lkw-Fahrten, oder ein Abbremsen des prognostizierten Zuwachses des Lkw-Verkehrs auf den Straßen, ist ein auch politisch erstrebenswertes Ziel. Die Politik sollte deshalb nicht von vorne herein abwinken. Wenn es um eine effizientere Nutzung der knappen Straßeninfrastruktur geht, muss Nachdenken erlaubt sein. Auch über Maße und Gewichte. Und ein Tabu darf es hierbei nicht geben.