

Sind die dick, Mann

Wenn es nach den Lkw-Herstellern geht, gehören bald auch 60-Tonner zum Straßenbild. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) nennt die Monster-Trucks "kontraproduktiv".

Michael Müller, Verkehrsreferent beim VCD, ist verärgert. "Anstatt sich um intelligente Logistikkonzepte und umweltschonende Fahrzeugantriebe zu bemühen, will die Branche größere Fahrzeuge durchsetzen."

Der Einsatz sogenannter Gigaliner, in der Regel normale 40-Tonner mit einem Anhänger hinten dran, würde laut VCD vor allem der Bahn schaden. Denn wegen des vergrößerten Ladevolumens wäre es für Firmen sinnvoll, wieder mehr Fracht zurück von der Schiene auf die Straße bringen.

Damit rechnet auch die Unternehmensberatung TIM Consult. In einer Studie kommen die Experten auf 1,3 Millionen zusätzliche Lkw-Fahrten pro Jahr in Deutschland, weil die durchgehende Fahrt mit dem Großtransporter für Speditionen wirtschaftlicher wäre als die Umladung der Güter von der Schiene aufs Auto. Auftraggeber dieser Studie war allerdings die Frankfurter Kombiverkehr KG, die kombinierte Transporte auf Straße und Schiene organisiert, immerhin 50 Millionen Tonnen im Jahr. Kombiverkehr fürchtet, 56 Prozent davon zu verlieren.

Doch so einfach dürfte sich ein reiner Straßentransport mit extra großen Lastzügen auch nicht gestalten, in vielen Fällen müsste man wie bei der Schiene-Straße-Lösung einen Umladevorgang einkalkulieren. Schließlich kommen die bis zu 25,25 Meter langen Gigaliner längst nicht überall hin. Nicht jede Brücke ist stabil, nicht jeder Kreisverkehr groß genug. Irgendwo vor der Stadt, möglichst in Autobahnnähe, müssten also viele Güter von den großen Trucks auf kleinere Lkw umgeladen werden.

Der Minister liebt die Gigaliner nicht

Die Befürworter der Gigaliner, namentlich die Lkw- und Aufbau-Hersteller, rechnen damit, dass die Warenströme bis 2015 um 70 Prozent ansteigen. Nur mit mehr Fracht pro Transport sei das Verkehrsproblem zu lösen. Um die Menschen milde zu stimmen, hat sich die Industrie auch einen angenehmeren Namen für die riesigen Lastwagen ausgedacht: An einem gemeinsamen Messestand in Hannover zeigen die Hersteller ihre Vorschläge für längere und größere Lastzüge unter dem Oberbegriff "Euro Combi".

Auch der Bundesverband Groß- und Außenhandel (BGA) setzt auf die Gigaliner. Laut BGA-Präsidiumsmitglied Gerhard Riemann werden die übergroßen Lastzüge in Skandinavien seit 40 Jahren eingesetzt, ohne dass es zu negativen Auswirkungen auf Brückenbelastung, Straßenverschleiß oder Verkehrssicherheit gekommen sei. Was Riemann nicht sagt: In Skandinavien gibt es viel Gegend und wenig Menschen, speziell in Schweden und Finnland geht es oft Hunderte von Kilometern nur geradeaus, und viel Verkehr herrscht auch nicht. Ganz anders als in Deutschland.

Doch auch hier fahren schon Gigaliner, testweise bis Ende Juli 2007 auf speziellen Strecken in Niedersachsen und nur mit maximal 40 Tonnen beladen. Hamburg überlegt, im Jahr 2007 Gigaliner probeweise zuzulassen - der Hafen- und Großstadtverkehr böte den ultimativen Test für den Umgang mit großen Trucks auf engem Raum.

Schon vor Ende der Tests steht für VCD-Mann Müller das Urteil fest: "Gigaliner sind Giga-Quatsch." Auch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) liebt die Gigaliner nicht, weil die Auswirkungen auf Innenstädte, Straßen und Brücken noch unklar seien. Das niedersächsische Verkehrsministerium habe sich über eine "nachdrückliche Bitte" Tiefensees hinweggesetzt, die großen Lastwagen vorerst nicht zuzulassen. Offenbar will der Bundesverkehrsminister zunächst eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) abwarten. Die BASt wird dazu unter anderem den Einsatz des Gigaliners "Ecombi" begleiten, der für die nächsten zwei Jahre zwischen den DaimlerChrysler-Werken im Neckarta und dem Logistikzentrum Sindelfingen pendeln wird.

Sollte die Politik sich am Ende doch gegen Gigaliner entscheiden, dann brauchen die Nutzfahrzeugfirmen Lösungen, um innerhalb der 40-Tonnen-Grenze effektiver zu transportieren. Der bayerische Hersteller Kögel zeigt in Hannover den "Phoenixx", einen aus Carbon gefertigten Anhänger, der nur 3700 Kilo wiegt

das sind rund 2300 Kilo weniger als ein herkömmlicher Trailer. "Weniger Gewicht bedeutet mehr Zuladung, mehr Zuladung bedeutet höhere Gewinne", heißt es auf Kögels Internetseite. Stimmt auffallend - es sei denn, man fährt Federkissen und Tischtennisbälle.

Der Lkw-Anhänger Phoenixx aus teurem Carbon. Eine Serienfertigung ist derzeit nicht vorgesehen
Foto: Kögel
