

Heike Aghte, November 2006  
erscheint bei: [www.mobilogisch.de](http://www.mobilogisch.de)

## **Giga – Liner? Gaga-Liner!**

Schon einmal musste der Verkehrs-Ausschuss des deutschen Bundestages sich mit „Gigalinern“ beschäftigen, je nach Temperament auch „Öko-Liner“ oder aber „Monstertrucks“ genannt. Der FDP-Abgeordnete Horst Friedrich hatte Ende 2004 einen deutschlandweiten Feldversuch beantragt. Doch der Ausschuss vertröstete ihn: Erst solle ein Gutachten des Bundesamtes für Straßenwesen abgewartet werden. Nun probiert die FDP es wieder, - obwohl das Gutachten noch nicht da ist. Seine Veröffentlichung steht aber demnächst bevor.

### **Was macht die FDP so aufgeregt?**

Das Objekt der Begierde ist bis zu 25,25 Meter lang und hat ein zulässiges Gesamtgewicht zwischen 40 und 60 Tonnen. Möglich ist ein zulässiges Gesamtgewicht ausnahmsweise auch bis zu 76 Tonnen. Das sind 7 Meter mehr Länge und 20 Tonnen mehr Ladungsgewicht als bei herkömmlichen großen Lastfahrzeugen. Das Gewicht verteilt sich auf 7-8 Achsen, angeboten werden allerdings auch 4-Achser. Für die Zulassung dieser Riesenfahrzeuge müssen die gesetzlich bestehenden Gewichts- und Längenlimits erhöht werden.

Vielleicht ruft das Prachtstück ja Jugendträume vom allmächtigen „König der Landstraßen“ zurück? Die tatsächlichen Interessen sind allerdings alles andere als träumerisch oder spleenig. Bezeichnend ist: Neben der FDP ist vor allem der Bundesverband des Groß- und Außenhandels (BGA) an der Zulassung der Fahrzeuge interessiert, es geht darum, Fernverkehre quer durch Europa und darüber hinaus zu akquirieren, also Verkehr von der Schiene auf die Straße zu holen. Als weiteren Anwendungsbereich für die Gigaliner sehen die Promotoren Transporte auf vielbefahrenen, feststehenden Strecken zwischen den Produktionsstätten und Verteilungszentren. Auch das ist ureigentlich bahnaffiner Verkehr.

### **Was ist bisher gelaufen?**

Schon lange fahren die Riesen-LKW in Europa herum. In Finnland und Schweden sind sie Alltag. In den Niederlanden lief bis zum 1. November 2006 ein zweijähriger Feldversuch, und basierend auf den Ergebnissen des Versuchs will die niederländische Regierung demnächst über eine Zulassung entscheiden. Auch Norwegen und Dänemark testen gerade. In Deutschland ist Niedersachsen im Sommer 2006 mit einem eigenen Feldversuch vorgeprescht, gegen eine Weisung des Bundesverkehrsministers und unter Hinweis auf die föderale Struktur Deutschlands, die den einzelnen Bundesländern „Ausnahmeregelungen“ gestattet. NRW wird das nächste Bundesland mit einer „Ausnahmeregelung“ sein, und auch Bayern will dann mal.... Begleitet wird das Ganze von einer intensiven Lobby-Kampagne der Straßen-Spediteure. Über kurz oder lang wird die deutschlandweite, letztlich EU-weite Zulassung zur Debatte stehen. Die EU-Kommission plant, im kommenden Jahr eine Studie auszuschreiben, in der die Aspekte einer generellen Zulassung von 25-Meter-Lastzügen analysiert werden sollen. Möglicherweise könnte 2009 mit einem Vorschlag der Kommission gerechnet werden.

Nicht alle sind allerdings begeistert von den Aussichten. Der belgische Verkehrsminister hat angekündigt, er wolle die Trucks in Belgien nicht durchlassen. Auch andere Länder, die Schweiz zum Beispiel, sehen die Entwicklung mit Entsetzen. Selbst aus dem Bereich des deutschen Straßengütergewerbes kommen kritische Töne. Die Kommunalpolitik, die verstopfte Landstraßen und vermehrte Straßenschäden fürchtet, gehört offenbar zu den

überzeugtesten Kritikern, während die Umwelt-Szene der versprochenen Energie- und Emissionsersparnis teilweise interessiert gegenüber steht.

Ein Vorteil des intensiven Lobbyings: Auch wenn die belastbaren Daten noch fehlen, die Argumente sind schon auf dem Tisch:

### **1) Verkehrsreduktionslüge : ‚Aus drei mach zwei‘**

Die Befürworter der erhöhten Gewichts- und Längenlimits für LKW erwecken den Anschein, dass aus drei Lastkraftwagen zwei gemacht werden könnten. Als Konsequenz würden viel weniger Laster auf den Straßen fahren, mit weniger Lärm, Abgasen und Platzbedarf auf den Straßen. 15% weniger Emissionen versprach beispielsweise Bernd Gottschalk vom Verband der Automobilindustrie auf der IAA. Das sind Scheinargumente, aus mehreren Gründen:

**a)** Insgesamt weniger Emissionen, Lärm und Energie und Platzbedarf dank Giga-Linern entstehen nur dann, wenn die Menge der transportierten Güter insgesamt gleich bleibt. Genau das ist aber nicht der Fall. Die Transporte großer Mengen in den Riesen-LKW ermöglichen billige Angebote wegen sinkender Lohn- und Kraftstoffkosten pro transportierter Einheit. Berechnungen für den Binnenlandverkehr in den Niederlanden zeigen eine Preisreduktion bis zu 25 % (CE DELFT 2000). Folglich steigt die Nachfrage, Neuverkehr wird erzeugt sowie ein Verlagerungseffekt von der Schiene auf die Straße. Die Umweltprobleme steigen auch.

**b)** Die versprochenen Effizienzgewinne bringen die 60-Tonner nur bei Vollauslastung. Doch die derzeitige LKW-Flotte ist in großem Maßstab kaum durch größere Fahrzeuge ersetzbar, und es ist auch utopisch zu glauben, dass die bestehenden Verkehrsströme sich zu einem bestimmten Zeitpunkt auf eine bestimmte Relation vollständig konzentrieren ließen. Keine Spedition würde länger warten, nur damit ein 60-Tonner ganz voll wird. Stattdessen würden vermutlich zwar größere, aber weniger ausgelastete Fahrzeuge verkehren.

**c)** Wer den Transportmarkt kennt weiß auch, dass eine Spedition, die überwiegend mit 12- und 20-Tonnern fährt, kaum den entsprechenden Kundenkreis für regelmäßige Aufträge mit extra schweren oder voluminösen Produkten hat. Sie kann daher an einer Verlagerung ihrer Warenströme auf 60-Tonner gar nicht teilnehmen. (Oder einmal ketzerisch gesagt: nur die ganz großen Speditionen mit dem entsprechenden Kundenkreis verdienen an den erhöhten Gewichts- und Längenlimits.)

**d)** Nur ein geringer Teil des bestehenden Straßennetzes ist für schwere und überlange LKW geeignet: nämlich Autobahnen und große, kurvenarme Straßen. Also können auch nur jene LKW potenziell durch große Trucks ersetzt werden, die regelmäßig hier verkehren. Der Entlastungseffekt ist auch deshalb zwangsläufig äußerst beschränkt.

### **2) Gewichtsprobleme**

Die Promotoren weisen darauf hin, dass vor allem großvolumige, und nicht unbedingt schwere Güter transportiert werden sollten, wobei das zulässige Gesamtgewicht von 60 Tonnen (76 Tonnen) nur selten ausgeschöpft würde. Außerdem würden die Giga-Liner ihr Gewicht auf 7-8 Achsen verteilen und somit die Fahrbahn weniger belasten als die herkömmlichen LKW mit größerer Achslast. Das mag teilweise stimmen. Allerdings werden auch Giga-Liner mit 4 Achsen angeboten, die diesen Vorteil nicht haben. Er ist also keinesfalls garantiert.

Die größten Problem werden auf den Brücken entstehen. Hier zählt weniger die günstige Verteilung auf viele Achsen als vielmehr das Gesamtgewicht, das auf den Bauwerken lastet, sobald der Riese steht. Und der zeitgleiche Gegenverkehr muss noch dazu kalkuliert

werden. (Die bislang üblichen Begleitfahrzeuge, die bei übergroßen Fahrzeugen den Gegenverkehr stoppen können, sollen wegfallen, wenn die Giga-Liner erst zum Normalfall geworden sind.). Angesichts vieler Brücken, die noch aus den 50er-Jahren stammen, ist fraglich, ob alle dem Gewicht standhalten können.

### **3) Was nicht passend ist, muss man passend machen....Belastungen für die Infrastruktur**

Der große Deal soll bei internationalen Transporten stattfinden, doch dem sind offenbar Grenzen gesetzt: Die Zuständigen der Brenner-Autobahn haben darauf hingewiesen, dass ihre Autobahnausfahrten keinesfalls für Fahrzeuge dieser Maße geeignet sind und wegen der engen Täler auch keine Erweiterungen denkbar sind. Das dürfte auch für weitere Gebirge gelten (neben den Alpen z.B. auch für die Pyrenäen, die tschechischen Mittelgebirge etc etc).

Neben den großen Fernstrecken soll der Anwendungsbereich der Giga-Liner vor allem die Strecken zwischen Produktionsstätten und Verteilungszentren betreffen, also festgelegte große Straßen außerhalb der Städte. Dies ist aber nicht garantiert. Und die wenigsten Produktionsstätten in Deutschland liegen in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen. Entfernungen von 80-100 km sind durchaus keine Seltenheit. Und so muss damit gerechnet werden, dass auch kommunale Infrastruktur in nennenswertem Umfang benutzt wird. Hält die das aus?

Die Staats- oder Landesstraßen sind nicht überall ausreichend ausgelegt, das gilt auch für größere Straßen. Kurvenreiche und/oder kleinere Straßen sowie Autobahnein- und Ausfahrten, die bereits erwähnten Brücken, Kreisverkehre - von denen die wenigsten einen genügend großen Durchmesser aufweisen - Parkplätze, Raststätten etc. Sie alle müssten erst „nachgerüstet“ werden, wieder einmal mit zusätzlichem Flächenverbrauch und erheblichen Bau-Kosten.

Apropos Kreisverkehre: Wie viele Kreisverkehre haben überhaupt einen genügend großen Durchmesser für die rollenden Riesen?

### **4) Sicherheitsfragen**

Wie sieht es mit der Sicherheit aus, wenn die Riesen-Trucks über die Autobahnen und Landstraßen rollen? Noch ist nicht viel über die Fahreigenschaften bekannt. Lakonisch bemerkte ein Journalist, der über eine Vorführung der Fahrzeuge auf der IAA schrieb: „Dass dabei eine versierter Lastwagenlenker am Steuer sitzen sollte, ist klar....“ (DVZ 17.10.2006). Vielen Dank!

Eine Gefahr geht zum Beispiel von dem längeren Bremsweg wegen des großen Gewichts aus. Am meisten davon betroffen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer. Auch für Autofahrer wird die Sicherheit zurückgehen (auf den Autobahnen subjektiv, auf den anderen Straßen objektiv): Überholmanöver werden zur Zitterpartie. Sie dauern deutlich länger, und die Risiken von Fehlverhalten mit daraus resultierenden Unfällen steigen. Und welche Sicherheitsrisiken entstehen in Kreisverkehren für die darin befindlichen Fahrzeuge, wenn ein Riesen-Truck dort einrollt? Aber wir bekommen ja nur die besten, erfahrenen, ausgeruhten und reaktionschnellen Fahrzeuglenker.....

Alle Fragen zur Infrastruktur können bisher noch nicht abschließend beurteilt werden, aber das BAST-Gutachten wird demnächst hoffentlich für Erkenntnisse sorgen.

### **5) Todesstoß für Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt**

Last not least: Wie schon erwähnt, sind die für Giga-Liner geeigneten Verkehre (Ferntransporte, regelmäßiger Verkehr auf festgelegten Strecken) vor allem bahn- und binnenschiff - geeignete Transporte. Werden die Gewichts und Längenlimits also erhöht, ist als Folge damit zu rechnen, dass die Kosten des Straßenverkehrs genau dort sinken, wo die Bahn und die Binnenschifffahrt ihren Markt haben. (wie oben beschrieben). Durch die Kostensenkung werden Bahn und Schiffe relativ teuer und weniger attraktiv, es findet eine Verlagerung auf die Straße statt.

Die sogenannte Kreuzpreiselastizität liegt zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr bei +1.8 und zwischen Straßen- und Binnenschifffahrt bei +0.8. Das heißt, wenn der Straßengüterverkehr 1 % günstiger wird geht die Menge des Schienengüterverkehrs um 1.8 % zurück und die der Binnenschifffahrt um 0.8 % (CE DELFT 2000). Bei einem zu erwartenden Rückgang von 25 % der Transportkosten auf der Straße, ist somit mit einem 45 % Rückgang auf der Schiene und einem 20 % Rückgang der Binnenschifffahrt zu rechnen.

Warum aber sollen Güter, die perfekt auf die umweltfreundlichere Bahn passen, mit Hilfe des Gesetzgebers auf die Straße verlegt werden? Sehr viel sinnvoller wäre es, mit Gleisanschlussprogrammen und anderen Förderinstrumenten die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zu verbessern. Das wäre intelligenter als einen neuen Dinosaurier zu schaffen. Wie der Deutsche Bundestag über die Giga-Pläne denkt, wird man vermutlich im ersten Halbjahr 2007 erfahren.