

MZ 13.2.2013

# Lang-Laster nicht verteufeln

**VERKEHR** Die Super-Brummis bieten eine Menge Vorteile – auch für die Umwelt.

Man kann ja zum Feldversuch mit Lang-Lkw stehen, wie man will. Wenn jedoch dessen Gegner inzwischen – noch dazu wider besseres Wissen – mit Argumenten kommen, die nachweislich falsch sind, ist es einfach nur noch ärgerlich.

So verweist MdEP Ismail Ertug von der SPD zum wiederholten Mal darauf, dass diese Lang-Lkw zu schwer und zu lang für die Straßen und Brücken seien. Dies ist so schlicht und einfach falsch und wird auch durch ständiges Wiederholen nicht wahrer. Fakt ist, dass diese Lkw mehr Achsen aufweisen als der ‚normale‘ Lkw. Da das zulässige Gesamtgewicht jedoch unverändert bleibt (40 bzw. 44 t), führt dies durch den geringeren Achsdruck eben nicht zu einer höheren Belastung der Straßen – ganz im Gegenteil. Damit sind auch die Befürchtungen widerlegt, die Lang-Lkw beförderten Güter zu Lasten der Schiene. Gerade weil sich das zulässige Gesamtgewicht bei diesen Lang-Lkw nicht ändert, sich gleichzeitig aber aus dem zusätzlichen Transportbehälter ein höheres Eigengewicht ergibt, reduziert sich die Nutzlast erheblich – und dies bei höherem Ladevolumen. Leichte und voluminöse Ware wird schon heute kaum durch die Schiene befördert. Demzufolge besteht auch keine Gefahr, dass hier Ver-

## AUSSENANSICHT



**HARALD SENTNER**

Der Autor ist Geschäftsführer Niederbayern/Oberpfalz Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V.

kehr von der Bahn rückverlagert werden. Nebenbei bemerkt: Wollte die Schiene ihren Anteil am prognostizierten Gesamtwachstum verdoppeln, hätte dies nahezu unüberwindbare Kapazitätsprobleme zur Folge, die nur mittels eines zwei- oder dreistelligen Milliardenausbauprogramms zu mildern wären.

Auch die zugelassenen Längen der Lastwagen bis zu 25,25 m verlieren an Schrecken, wenn man weiß, dass schon heute konventionelle Züge bis zu 18,75 m lang sein dürfen – von den genehmigten Übermaßtransporten, die täglich tausendfach unterwegs sind, ganz abgesehen.

Wenn die deutschen Transporteure sich bisher kaum am Feldversuch beteiligen, hat dies nichts mit fehlender Überzeugung zu tun. Aufgrund der ideologisch bedingten Ablehnung des Feldversuchs durch rot-grüne Länderregierungen ist das befahrbare Streckennetz so ausgedünnt, dass für viele

Unternehmer eine Teilnahme daran einfach nicht mehr interessant ist. Hinzu kommt eine Klage der Oppositionsparteien vor dem Bundesverfassungsgericht, die evtl. Interessenten aufgrund des erheblichen Investitionsrisikos von einer Beteiligung abhält.

Letztlich will man mit diesem Feldversuch unter wissenschaftlicher Begleitung prüfen, ob man mit Hilfe dieser innovativen Fahrzeugkonzepte die Effizienz aller Verkehrsträger verbessern kann. Auch die Fragen zur Verkehrssicherheit und evtl. Verlagerungseffekte können nur durch den Praxistest geklärt werden. Allerdings war es dem Verband sehr wichtig, die Kombinationen so zu gestalten, dass damit kombinierter Verkehr, also die Verbindung von Straße, Schiene und Wasser möglich ist.

Gerade vor dem Hintergrund der allgegenwärtigen Umweltdiskussion könnte der Lang-Lkw auch zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes beitragen. Erste Ergebnisse belegen immerhin einen um 20-30 Prozent geringeren Treibstoffbedarf. Dabei werden Lang-Lkw sicher das Problem des Verkehrswachstums nicht lösen, stellen aber vielleicht einen kleinen Baustein zur Verbesserung dar. Ob dem so ist, wird man am Ende sehen, aber ihn von vornherein zu verteufeln, ist sicher der falsche Weg.

→ Die Außenansicht gibt die subjektive Meinung des Autors wieder und nicht unbedingt die der Redaktion.