

**Autor: Michael Houben**

Die Zahl der LKW ist in zehn Jahren um rund 50 Prozent gewachsen. Die Zahl der Fahrspuren auf deutschen Autobahnen nicht. Immer häufiger kommt es zum Kollaps. Manche Autofahrer glauben: noch voller könnten unsere Autobahnen kaum werden. Irrtum: Der Güterverkehr auf deutschen Straßen wächst unbeirrt. Pro Jahr um mehr als 5 Prozent – so schnell können so viele neue Fahrbahnen kaum gebaut werden. Der Stau ist vorprogrammiert.

### **Rezepte gegen den Verkehrsinfarkt !**

Doch der kluge Mensch sorgt vor. Darum testete die Osnabrücker Spedition Hellman schon vor 8 Jahren etwas ganz Neues: Einen neu entwickelten Zug: Den Cargo-Sprinter. Im Prinzip eine Mischung aus LKW und S-Bahn. Gebaut aus 8 Containertragwerken, an deren vorderem und hinterem Ende ein LKW-ähnliches Führerhaus montiert war. Mehrere solcher Cargo-Sprinter konnten an beliebigen Bahnanschlüssen mit einem einfachen Stapler beladen werden – zu einem Sammelpunkt fahren – dort sekundenschnell zu einem langen Zug zusammenkuppeln und mit einem ‚Lokführer‘ und Tempo 120 über Nacht quer durch die Republik rauschen. Am Ziel konnten dann die einzelnen Zeilzüge, wie LKWs zu verschiedenen Entladepunkten fahren. Schneller als jeder LKW. Die Spedition war begeistert, die Deutsche Bahn nicht unbedingt. Schon zur Jahrtausendwende landeten die Prototypen auf dem Abstellgleis wo sie nun verrosteten. Acht Jahre später testet Hellmann wieder eine technische Innovation: Diesmal – notgedrungen – auf der Straße. Den Gigaliner.

### **Mehr Güter auf die Straße ?**

Das ist ein normaler LKW, an den noch ein sogenannter ‚Dolly‘ gekoppelt ist. Der besteht im Kern aus zwei Achsen – und eine Haltekonstruktion wie sie sich sonst oft hinter dem Führerhaus eines LKW befindet. Dieser angehängte Dolly kann dann noch einmal einen kompletten Sattelzug tragen. Gesamtlänge: über 25 Meter ! Ähnliche überlange LKW mit unterschiedlichen Konstruktionen werden zur Zeit in verschiedenen Feldversuchen bundesweit getestet. Auf speziell festgelegten Strecken sind inzwischen mehr als 50 ähnlicher Giganten unterwegs. Sie fassen 50 Prozent mehr Volumen als die bislang größten LKW. 2 Gigaliner ersetzen 3 komplette Sattelzüge. Das soll den Speditionen Kosten sparen – aber auch für mehr Platz auf deutschen Fernstraßen sorgen. In skandinavischen Ländern sind ähnliche LKW bereits zugelassen. Gerade für internationale Transporte, quer durch Europa, scheint er ideal. Dabei ist unstrittig, dass er im Fall einer Zulassung nur zwischen Frachtzentren außerhalb der Ortschaften und Städte eingesetzt werden soll. Seine Fahrerlaubnis würde auf Autobahnen und Bundesstraßen begrenzt.

### **Probleme mit dem ‚Monster-Truck‘ ?**

Parallel zu den praktischen Tests hat das Bundesamt für Straßenwesen in einer umfassenden Studie untersucht, wie sich Überlänge und Gewicht im praktischen Betrieb auswirken. Solange der Gigaliner – wie bei Spedition Hellman überwiegend leichte und sperrige Güter transportiert, bleibt sein Gewicht im Rahmen üblicher LKW. Weil der Gigaliner aber mehr Achsen und damit mehr einzelne Bremssysteme hat, kommt er sogar etwas schneller zum stehen, als herkömmliche LKW. Daimler-Chrysler und Süddeutsche Spediteure testen aber gerade eine technisch ähnliche Konstruktion, deren Gesamtgewicht bis zu 60 Tonnen betragen darf. Dort allerdings sind dann ABS und andere Sicherheitssysteme vorgeschrieben, die den Bremsweg ebenfalls auf das übliche Maß reduzieren.

Die nächste Sorge galt dem Straßenbelag. Der schon unter dem Gewicht herkömmlicher LKW innerhalb weniger Jahre verschleißt. Wieder wirkt die zusätzliche Zahl der Achsen sich

eher positiv aus. Die Belastung pro Achse ist geringer als bei herkömmlichen LKW. Rein rechnerisch ergibt sich sogar ein leichter Vorteil für den Gigaliner – eine erhöhte Schädigung der Straßenbeläge ist daher nicht zu erwarten.

Mehr Probleme machen da schon die Brücken. Diese Gewichtszunahme würde zwar die Autobahnbrücken nicht sofort zum Einsturz bringen – sie jedoch sehr viel schneller zermürben als bei heutigen Gewichten. Das Bundesamt für Straßenwesen hat errechnet, dass der Staat innerhalb weniger Jahre zwischen vier und 8 Milliarden Euro in die Verstärkung der Brückenbauwerke investieren müsste. Doch auch wenn die überlangen LKW nicht schwerer werden und nur auf Fernstraßen fahren dürften. Einen echten Nachteil, würden die Autofahrer auf Bundesstraßen zu spüren bekommen: Dort dürfen die ‚Überlangen‘ nur 60 fahren – doch zum Überholen braucht man Platz. Bei einem normal LKW reichen rund 500 Meter, bei einem Gigaliner braucht man noch 50 Meter mehr.

### **Gigaliner gegen den Verkehrsinfarkt ?**

Mehr Ladung pro LKW bedeutet weniger LKW pro Ladung... und damit auch weniger LKW auf deutschen Autobahnen. Diese Rechnung scheint logisch – und geht trotzdem nicht auf. Der Gigaliner und seinen Verwandten können keine Städte und Dörfer befahren und lohnen sich nur für Strecken, auf denen wirklich große Mengen transportiert werden müssen. Auch wenn Sie auf manchen Autobahnen dann häufiger anzutreffen wären. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat ausgerechnet, dass im Endergebnis die Zahl der LKW auf den Fernstraßen durch das höhere Ladevolumen nur um etwas mehr als 10 Prozent sinken würde, und das wäre verkehrspolitisch kaum mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein: und nicht einmal das: Denn der Güterverkehr wächst so schnell, dass jede geschaffene Lücke in kürzester Zeit wieder aufgefüllt wird.

Spedition Hellmann sieht das ganz ähnlich. Der Gigaliner kann für einige Transportleistungen Vorteile bieten, eine Lösung des Verkehrsproblems kann der Spediteur darin ebenfalls nicht erkennen. Er will einen intelligenten Verbund aus Schiff, Schiene und LKW – und spricht just dem Binnenschiff und der Schiene das eindeutig größere Wachstumspotential zu: Gerade bei der Schiene bleibt es zum Bedauern der Spedition aber ungenutzt: Obwohl die Bahn das Konzept des Cargo-Sprinters zu den Akten gelegt hat, obwohl Hellmann nun den Gigaliner testet, ist das Unternehmen der Schiene treu geblieben. Bis heute lassen die Osnabrücker – wenn auch mit konventioneller Technik - täglich einen Zug quer durch die Republik rauschen und ersetzen damit 50 bis 80 LKW. Eigentlich will Hellmann schon lange noch mehr Güter auf die Schiene bringen. Doch schon ein zweiter Zug scheitert seit Jahren – zu den benötigten Zeiten sind die benötigten Gleise schon voll. In den vergangenen Jahrzehnten hat die Bahn mehr Gütergleise demontiert als neu gebaut. Für einen echten Zuwachs des Güterverkehrs ist das Schienennetz nicht ausgelegt. Die wichtigen Fernstrecken platzen aus allen Nähten – und nicht nur das: Vor wenigen Wochen rügte der Bundesrechnungshof, die Bahn würde seit Jahren auch zu wenig Geld in die Instandhaltung ihrer Gleise investieren. Kurz danach kündigte die DB ein Sanierungsprogramm an, mit dem die Kapazität der Gleise wieder erhöht werden soll. Allerdings: Wegen der Arbeiten kündigt die Bahn für die kommenden Jahre erst einmal vermehrte Engpässe und Verspätungen an.

### **Was ein Spediteur sich wirklich wünscht:**

Es ist schon fast ein Sinnbild: Auch dort, wo der Gigaliner für Hellmann heute einmal täglich seine Waren abholt, liegen noch Gleise. Züge fahren hier nicht mehr, die Schienen wurden stillgelegt. Doch auch wenn der Spediteur die Riesen-LKW für manche Aufgaben sinnvoll findet – auf die Frage, was er sich von der deutschen Verkehrspolitik vor allem wünscht, fällt seine Antwort eindeutig aus: „Sicherlich hat einen großen Stellenwert die Schiene. Weil die auch noch ein großes Potential hat. Den Gigaliner sehen wir da nicht an Position 1. Vielleicht an Position 2,3, oder 4.“