

Neuer Gigaliner-Feldversuch

Mehr Speditionen, mehr Routen – in Skandinavien und den Niederlanden sind die so genannten Gigaliner, schwerere und überlange Lkw, bereits im Einsatz. Sie transportieren Güter preiswerter und umweltfreundlicher, so die von ihren Befürwortern ins Feld geführten Argumente. Zu Beginn des nächsten Jahres startet ein neuer Test auf Deutschlands Strassen.

Voraussichtlich zum 1. Januar 2011 werden überlange Lkw («Gigaliner») mit 25,25 m Gesamtlänge und gleichbleibendem Gesamtgewicht von 40 t in einem neuen Feldversuch mit ca. 200 interessierten Speditionen auf festen Routen innerhalb Deutschlands verkehren dürfen. Einerseits möchte das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) dadurch mit den skandinavischen Ländern gleichziehen, die bereits schwerere Lkw erlauben, und andererseits ökonomischer als auch umweltfreundlicher unterwegs sein.

Keine EU-weiten Standards

Der neue Feldversuch ist im Vergleich zu 2007, als drei niedersächsische Speditionen mit insgesamt drei Gigalinern über ein ganzes Jahr auf drei exakt festgelegten Routen unterwegs waren, deutlich breiter angelegt. Zum einen, erläutert das BMVBS, zeigen diesmal bundesweit über 200 Speditionen Interesse an einer Teilnahme an diesem Test, zum andern handelt es sich um einen Regionen überschreitenden Verkehr innerhalb Deutschlands. Die Strecken, auf denen überlange Lkw verkehren dürfen, werden wiederum vorab und präzise festgelegt. Es wird ein Punkt-zu-Punkt-

Verkehr angestrebt, der wissenschaftlich begleitet wird.

Schätzungen zufolge werden die deutschen Strassen bis 2015 nach dem Luftverkehr (+ca. 80%) und noch vor dem Bahnverkehr mit einer Steigerung von 60% die zweitstärkste Zunahme des Gütervolumens unter den Verkehrsträgern verzeichnen. Dann werden statt 4 Mrd. t Fracht mehr als 6 Mrd. t befördert. Europaweit wird es besonders zu einer starken Zunahme des West-Ost-Verkehrs kommen. Ebenso werden erwartungsgemäss ab den nun an Bundesautobahnen angebotenen deutschen Seehäfen die Frachtraten rasch ansteigen. Dabei steht bereits heute fest, dass unabhängig von Verkehrsträgern wie Schiene oder Wasserstrasse auch zukünftig ein Grossteil des Güterverkehrs auf der Strasse abgewickelt wird. Angesichts der zu erwartenden enormen Mengensteigerungen wird eine frühe Gegensteuerung durch Kapazitätsanpassungen der Transportfahrzeuge sowie eine Begrenzung der ebenfalls steigenden Umweltbelastungen angestrebt. Zu berücksichtigen ist weiter, dass in Deutschland Last- und Sattelzüge zu 80% «volumenvoll» und nur zu 60% «gewichtsvoll» unterwegs sind, wie eine Studie der niedersächsischen Landesregierung zeigte.

Nach Auffassung des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums sollten die Verkehrsträger übergreifenden Transportketten Strasse-Schiene-Wasserstrasse verstärkt ausgebaut und genutzt werden. Auch hinsichtlich der Effizienz der einzelnen Transportträger sind weitere Verbesserungen ebenso möglich wie nötig. So lasten die Speditionsunternehmen nach eigenen Angaben einen Grossteil ihrer Transportfahrzeuge hinsichtlich ihres zulässigen Gesamtgewichts nicht aus, weil die Güter oft zu sperrig sind und beim Transport mehr Volumen als Gewicht benötigen. Überdies liegt das zulässige Gesamtgewicht für Lkw in den skandinavischen Ländern bereits jetzt deutlich über den Limits in Mitteleuropa. Zudem liefen in den Niederlanden in den letzten Jahren mehrere erfolgreiche Tests mit 60-t-Lkw.

«Rollender Stein der Weisen»

In Deutschland soll davor wenigen Jahren in mehreren Bundesländern erprobte Gigaliner, der anstatt 100 m³ ein Ladevolumen von 150 m³ besitzt, spürbare Abhilfe schaffen. Er ermöglicht eine wesentlich bessere Auslastung und existiert als modulares Konzept in zwei Varianten:



Lkw-Lenker müssen für Fahrten mit dem Gigaliner besonders geschult werden. Nicht zuletzt Kurvenfahrten können mit den überlangen Fahrzeugen schnell zu einem grossen Problem werden. Foto: Boll

- 12 m langer Lkw mit Anhänger, der aus Dolly (Doppelachse mit Zugeinrichtung und Sattelkupplung) und einem darauf aufgesetzten Sattelaufleger besteht.
- Konventioneller Sattelzug mit 16,50 m Länge (Sattelzugmaschine mit 13,60 m langem Sattelaufleger) und einem 7,80 m langen Anhänger.

Da es sich um Standardanhänger handelt, sind sie mit dem übrigen Rollmaterial kompatibel. Und die Fracht kann besser am Bestimmungsort verteilt werden. «Unser Tandemhänger kann gegebenenfalls schnell vom Sattelaufleger abgekoppelt und für den Nahverkehr hinter einen Motorwagen gehängt werden», erläutert Ulrich Boll, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Boll Logistik im niedersächsischen Meppen. Jede Komponente des Rollmaterials kann ohne weitere Umstände rasch neu kombiniert werden und entspricht den Containerabmessungen. Für Sammelgutspeiditeure und Werksverkehr, fährt Boll fort, sei dieses modulare Konzept besonders gut geeignet.

Sein insgesamt 25,25 m langer Gigaliner mit angehängtem Zentralachsanhänger für Wechselbrücken bietet 52 statt bisher 34 Palettenstellplätze und ca. 54% mehr Zuladungsgewicht. Er könnte bei entsprechender Achszahl bis zu 60 t Güter transportieren. Ökonomisch ist er deutlich im Vorteil: Zwei Gigaliner können die gleiche Frachtmenge transportieren wie drei herkömmliche, 18,75 m lange Lkw. Dies hat auch ein reduziertes Lkw-Verkehrsaufkommen auf einer Strecke zur Folge: Bei sechs täglichen Linienverkehren könnten durch den Einsatz von Gigalinern jährlich ca. 750 Lkw-Fahrten eingespart werden. «Insgesamt», heisst es im wissenschaftlichen Abschlussbericht zum ersten Test 2007, «könnten von den 64 Mio. Fahrten, die jährlich in Deutschland mit Lkw mit 40 t Gesamtgewicht durchgeführt werden, rund 14 Mio. t durch Gigaliner transportiert werden. Die Spediteure könnten ihre Lkw-Kosten um insgesamt 500 Mio. EUR jährlich senken, was einem Einsparpotenzial von 18% pro Tonnenkilometer entspricht.»

Strukturelle Veränderungen nötig

Sehr gross ist die Akzeptanz der Gigaliner bei den Spediteuren jedoch noch nicht: Sie würden lediglich 4%–22% Fernverkehr-Fahrten schon heute mit Gigalinern abwickeln. Andererseits zeigt die Studie, dass sich durch die Einführung von achtsichtigen Gigalinern mit

40 t die Nutzungsdauer von Strassenaufbauten um 5,25% jährlich erhöhen würde.

Gigaliner verursachen aber auch neue Kosten und werfen Fragen auf: Von der vergangenen Sommer eingesetzten wissenschaftlichen Arbeitsgruppe ist zu prüfen, ob die Gigaliner bei der Festlegung der Routen wegen ihrer Überlänge Probleme bei der Strassengeometrie oder gar Störungen im Verkehrsfluss verursachen. Auch erhöht sich durch ihren Einsatz das Unfallrisiko, während grössere Gesamtgewichte bei Lkw sich vorwiegend auf die Beschaffenheit der Strassen, Brückenbauwerke sowie die Unfallschwere auswirken. Weiter sollten moderne Achskonstruktionen zur Verbesserung des Lenkverhaltens in die überlangen Lkw eingebaut werden. Ebenso werden innovative Fahrer-Assistenzsysteme für kritische Situationen wie Bremsen, Schleudern etc. empfohlen. Und schliesslich müssen die Fahrer ebenso intensiv wie ausreichend für den Gigaliner-Verkehr geschult werden. Auf Rastplätzen an Autobahnen und Bundesstrassen sind grössere Lkw-Parkplätze einzurichten.

Die Verkehrs-Studie hat aber auch ein Bonbon parat: Würden im Jahr 2015 ca. 45% der Transportleistung durch Lastzug-Kombinationen erbracht, könnte sich der tägliche Schwerverkehr auf den Bundesautobahnen um ca. 13% verringern. Fazit: Offenbar führt an der Einführung der neuen Gigaliner kein Weg mehr vorbei. Über 200 Speditionen stehen in Deutschland bereits in den Startlöchern. Auch der Bundesverkehrsminister macht mit. Er will die Gigaliner nicht mit einem neuen Gesetz, sondern per Verordnung einführen. Zumal sie nur für ein Jahr eine Genehmigung erhalten sollen.

Richard E. Schneider
www.bmvbs.de



von Bergen
www.vonbergensa.ch

LOGISTIQUE ET STOCKAGE

Organisation des transports d'acheminement de vos marchandises vers nos sites logistiques.

Stockage de courtes et longues durées ♦ Stockage au sol ou en étagères à palettes
♦ Système de gestion de stock informatisé WMS.

Zones de Cross-Docking ♦ Picking et préparation de commandes ♦ En aval, organisation de la sortie de stock et de la distribution de vos marchandises vers votre clientèle.

30 000 m² parcelle ♦ 8 700 m² plateforme ♦ 7 158 m² halle stockage ♦ 26 quai de chargement et déchargement, halle de stockage entièrement sécurisée avec contrôle d'accès
♦ Palan de 12 tonnes.

von Bergen SA

Route de l'Industrie 94 | Case Postale 167 | 1564 Dommidier
Tel : 026 676 60 60 | info@vonbergensa.ch
www.vonbergensa.ch

ARNOLD
Verladesysteme

Besser mit System

Federmechanische Verladebrücke

Postfach 300104 · D-70441 Stuttgart · Telefon 0711-88 79 63-0
Telefax 0711-81 42 83 · www.arnold-verladesysteme.de