

Lang-Lkw mit Fragezeichen

Unternehmer müssen mit Unwägbarkeiten der Politik rechnen

Vertreter von Verladerverbänden wie BDI und BGA machen kein Hehl aus ihrer Freude, dass die Vorbereitungen für den Feldversuch mit langen Lkw nun endlich auf der Zielgeraden sind. Doch ihr Jubel könnte verfrüht sein: Die bisher bekannten Eckdaten werfen nämlich einige Fragen auf.

So soll der Feldversuch nach Aussagen aus dem Bundesverkehrsministerium ein bis eineinhalb Jahre dauern. Zugleich wünscht sich das Ministerium viel „Innovation“ bei diesen Fahrzeugen. Dabei ist bisher offen, in welche Richtung diese Innovationen gehen sollen.

Riskante Investition. Aber egal, ob es sich um Innovationen im Bereich der Wirtschaftlichkeit handelt – wie etwa beim Luftwiderstand – oder im Bereich der Sicherheit – etwa durch Kameras: Sie kosten Geld, in der Entwicklung wie in der Anschaffung. Ob gerade mittelständische Unternehmen diese Zusatzkosten auf sich nehmen werden, wenn nicht gesichert ist, dass sie die Fahrzeuge nach Ende des Feldversuchs problemlos weiternutzen können, darf hinterfragt werden. Das Ministerium betont bei jeder Gelegenheit, dass der Versuch „ergebnisoffen“ ist. Je spezieller ein Fahrzeug ist, desto ungewisser ist sein Wiederverkaufswert. Und ob Skandinavien oder die Niederlande möglicherweise in großem Umfang frei werdende Ge-

brauchfahrzeuge aus Deutschland aufnehmen können, ist ebenfalls fraglich.

Bei dem Aspekt Wiederverkauf muss außerdem berücksichtigt werden, dass die deutschen Lang-Lkw leichter als ihre skandinavischen Gegenstücke konstruiert sein werden: Das zulässige Gesamtgewicht wird auf 40 t – beziehungsweise 44 t im Kombinierten Ver-

kommen. Dagegen spricht allerdings der EU-Rechtsrahmen: Er lässt den Mitgliedstaaten nur bei Zulängen bis 25,25 m freie Hand.

Kritik an Gewichtslimit. Der DSLV hingegen hofft auf Bewegung bei den Gewichtsgrenzen. Zwar will er keinen 60-t-Lkw, aber eine Erhöhung auf 46 bis 48 t hält er für wünschenswert. Als Begründung führt er an, dass sich das Gewicht auf mindestens zwei Achsen mehr verteilt. Straßenbauer wenden dagegen ein, dass die Achslast nur ein Aspekt ist – bei Brücken spielen auch die Meterlast und das Gesamtgewicht eine Rolle.

Wenn es den Fahrzeugbauern allerdings gelänge, durch neuartige Federungssysteme die dynamische Belastung zu verringern und damit Brücken wie Fahrbahnen zu schonen, wäre dies ein schönes Ergebnis des Feldversuchs. Nur: Auch für ein derartiges Investment bedarf es des Anreizes, zum Beispiel durch Zulassung von Zusatzlast für solche Fahrzeuge.

Die Lkw-Unternehmer stehen in den kommenden Monaten also vor einer schwierigen Entscheidung. Wenn der Versuch erfolgreich verläuft, haben sie im späteren Regelbetrieb einen Wettbewerbsvorsprung. Bleibt der Versuch eine einmalige Angelegenheit, laufen sie Gefahr, auf den Mehrkosten sitzenzubleiben.

DVZ 29.7.2010 (roe)
roeser@dvz.de



Das bewegt Berlin

Matthias Roeser, Parlamentskorrespondent

kehr – beschränkt. In Skandinavien und den Niederlanden sind 60 t zulässig.

Restriktive Vorgaben. Eine andere Frage ist, ob es die bisherigen Vorgaben aus dem Bundesverkehrsministerium nicht erschweren, das gesamte Potenzial langer Lkw zu untersuchen. Der BGL weist zum Beispiel darauf hin, dass es die Längenbeschränkung auf 25,25 m schwer macht, drei Wechselbrücken auf einem Zug zu transportieren. Auf den Sattelaufleger sollte ferner ein 45-Fuß-Container passen. Der BGL plädiert daher für eine Maximallänge von 26,50 m, um so tatsächlich zu den laut Koalitionsvertrag angestrebten „modularen Fahrzeugkonzepten“ zu