

## Exklusiv: In Zukunft spielt Länge eine große Rolle

Von Hans-Robert Richarz

**Das wussten schon die alten Seeleute, als sie auf den Weltmeeren noch unter Segel fuhren: „Länge läuft.“ Damals erreichte ein Schiff mit langer ein höheres Tempo als ein solches mit kürzerer Wasserlinie. Warum das so ist, lässt sich mit einem Haufen komplizierter Mathematik beweisen, spielt aber heute aufgrund geänderter Konstruktionen keine Rolle mehr. Auf Land hingegen nimmt die Diskussion beim Güterverkehr um die Bedeutung der Länge zu. Bis zum Ende des Jahrzehnts will die EU-Kommission neue Vorschriften zu den Lkw-Maßen einführen, wobei besonders Länge und Gewicht ins Blickfeld geraten sind. Speditionen könnten viel Geld sparen.**

Wie schwer, lang, breit und hoch Lastwagen samt Anhänger auf europäischen Straßen sein dürfen, regelt seit Juli 1996 bis ins Detail die Richtlinie 96/53/EG des Europäischen Rates, die im Februar 2002 von der EU-Kommission in einigen Bereichen geändert wurde. Danach darf ein Lastzug höchstens 40 Tonnen auf die Straße bringen, nur eine dreiaxsig Zugmaschine mit zwei- oder dreiaxsigem Sattelanhänger, die im kombinierten Verkehr einen genormten Container von 40 Fuß bewegt, darf es auf 44 Tonnen bringen. In Bezug auf die Länge ist zurzeit bei 18,75 Metern Schluss, die Breite darf in keinem Fall 2,55 Meter überschreiten, die maximale Höhe ist auf vier Meter begrenzt. Hält ein Lastzug diese Maße ein, darf er auf allen Straßen innerhalb der EU auch über Grenzen hinweg fahren (<http://www.euro-combi.de/dwl/EU-Richtlinie%2096-53.pdf>).

Was aber die einzelnen Mitgliedsländer der EU innerhalb ihres Staatsgebiets erlauben und was nicht, stört die EU-Kommission weniger. In der gleichen Richtlinie gestattete sie ihnen deshalb, auch längere und schwerere Nutzfahrzeuge beziehungsweise deren Kombinationen im innerstaatlichen, nicht aber im grenzüberschreitenden Verkehr einzusetzen. So gibt es beispielsweise bereits seit 1970 in Finnland und Schweden die Fahrzeuggattung Euro Combi, deren Gewicht bis zu 60 Tonnen beträgt.

Andere Länder – so auch Deutschland – führen seit einigen Jahren Erprobungsphasen durch. Hier zu Lande läuft zurzeit auf einem genau definierten Streckennetz ein Großversuch, den die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wissenschaftlich begleitet und der 2016 beendet sein wird. Von Beginn an beteiligten sich 21 Speditionsunternehmen mit bis zu 37 Lang-Lkw. Im Laufe der Zeit gesellten sich weitere dazu. Während des ersten Jahres gab es 13 500 Transportvorgänge mit 2,53 Millionen Kilometern Fahrleistung und einem Frachtvolumen von 144 000 Tonnen bei einer Fahrzeit von 37 000 Stunden. In der Regel waren leichte, aber voluminöse Güter zu transportieren wie etwa Kleidung, Lebensmittel oder Verpackungsmaterial. Erste Ergebnisse der Untersuchung will die BAST in diesem Frühjahr dem Bundesverkehrsminister präsentieren, doch ein Resultat steht schon jetzt fest: Die Kritik, Lang-Lastzüge würden der Bahn Konkurrenz machen, trifft nicht zu. „Im Rahmen der Erhebung zum Praxiseinsatz des Lang-Lkw wurde festgestellt“, so heißt es bei der BAST, „dass kein am Feldversuch teilnehmendes Unternehmen den Lang-Lkw als Ersatz für Schienengütertransporte eingesetzt hat. Die Lang-Lkw kamen ausschließlich bei solchen Transporten zum Einsatz, die bisher mit konventionellen Lkw durchgeführt wurden.“

Schon im Juni 2012 stellte Siim Kallas, der Vize-Präsident der EU-Kommission und Kommissar für Transport, Richtlinien für die Bedingungen vor, unter denen längere Lastzüge Ländergrenzen überqueren dürfen. Die Kommission betonte aber, dass die Zulassung längerer Fahrzeuge in der nationalen Verantwortung der Mitgliedsstaaten liege. Mit anderen Worten: Kein Mitgliedsstaat wird dazu gezwungen, längere Lkw auf seinen Straßen zu genehmigen. Sollten solche längeren Lkw jedoch in benachbarten Staaten zugelassen sein, sollte möglichst der grenzüberschreitende Transport zwischen diesen Nationen genehmigt werden. Dies war allerdings schon bisher gängige Praxis wie zum Beispiel bei Fahrten zwischen der Niederlande und Deutschland.

Es waren aber nicht Euro Combi, Lang-Lkw oder Gigaliner, wie der Aufbauten-Hersteller Krone die Groß-Vehikel nannte, die Anlass für Überlegungen der EU-Kommission gab, Lkw-Maße und -Gewichte neu zu überdenken. Es waren vielmehr CO<sub>2</sub>-Ausstoß und damit der Treibstoffverbrauch. Immerhin dürfte der Luftwiderstandsbeiwert eines herkömmlichen Lastwagens dem eines mittleren Häuserblocks ähneln. Siim Kallas: „Deshalb müssen wir die Form der Lkw, die auf unseren Straßen unterwegs sind, verbessern. Durch diese Änderungen wird der Straßenverkehr umweltfreundlicher und sicherer. Für die Verkehrsunternehmen bedeuten sie geringere Kraftstoffkosten, und den europäischen Herstellern verschaffen sie einen Vorsprung bei der Konzeption des Lastkraftwagens der Zukunft für den globalen Markt.“

Laut seinem Vorschlag würden Führerhäuser mit abgerundeter Form und das Anbringen

aerodynamischer Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Anhängers zugelassen. Beides würde einen herkömmlichen Lastwagen bei gleich bleibender Nutzlast um zwei bis drei Meter verlängern. Diese Maßnahmen könnten zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrzeugaerodynamik beitragen und damit die Kraftstoffkosten für einen im Fernverkehr eingesetzten Lkw, der jedes Jahr durchschnittlich 100 000 Kilometer zurücklegt, um rund 5000 Euro pro Jahr senken. Dies entspricht einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um sieben bis zehn Prozent. Gleichzeitig wird das Sichtfeld des Fahrers verbessert, wodurch jedes Jahr das Leben von 300 bis 500 besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer – Fußgänger oder Radfahrer – gerettet werden könnte.

Genauere Zahlen zu veränderten Maßen und Gewichten sind in Brüssel derzeit nicht zu erfahren. Man befindet sich noch in der Diskussion, heißt es. Ob aber an der Gewichtsobergrenze gerüttelt wird, ist mehr als zweifelhaft. Bis zu einem Drittel aller Fahrzeuge sind heutzutage überladen, vermutet die Polizei. Dadurch werden Straßen beschädigt und die Sicherheit beeinträchtigt. Fahrzeugseitige, mit dem digitalen Fahrtenschreiber verbundene Wiegesysteme und Messstellen an den Hauptstraßen, wie sie die EU-Kommission vorschlägt, um die Fahrzeuge während der Fahrt zu wiegen, ermöglichen länderübergreifend einheitlichere Kontrollen. Die Überladung von Lastkraftwagen kostet den Steuerzahler schätzungsweise knapp eine Milliarde Euro pro Jahr. Dazu gehört beispielsweise die marode Leverkusener Brücke an der A1, eine der Hauptschlagadern des Straßenverkehrs in Deutschland. Sie muss wegen irreparabler Schäden aufgrund zu großer Lasten neu gebaut werden. (ampnet/hrr)

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes-Benz Aerodynamics Trailer.

---



Designstudie „Aero-Trailer“ von Mercedes-Benz.

---



Mercedes-Benz Aerodynamics Trailer und Aerodynamics Truck.

---



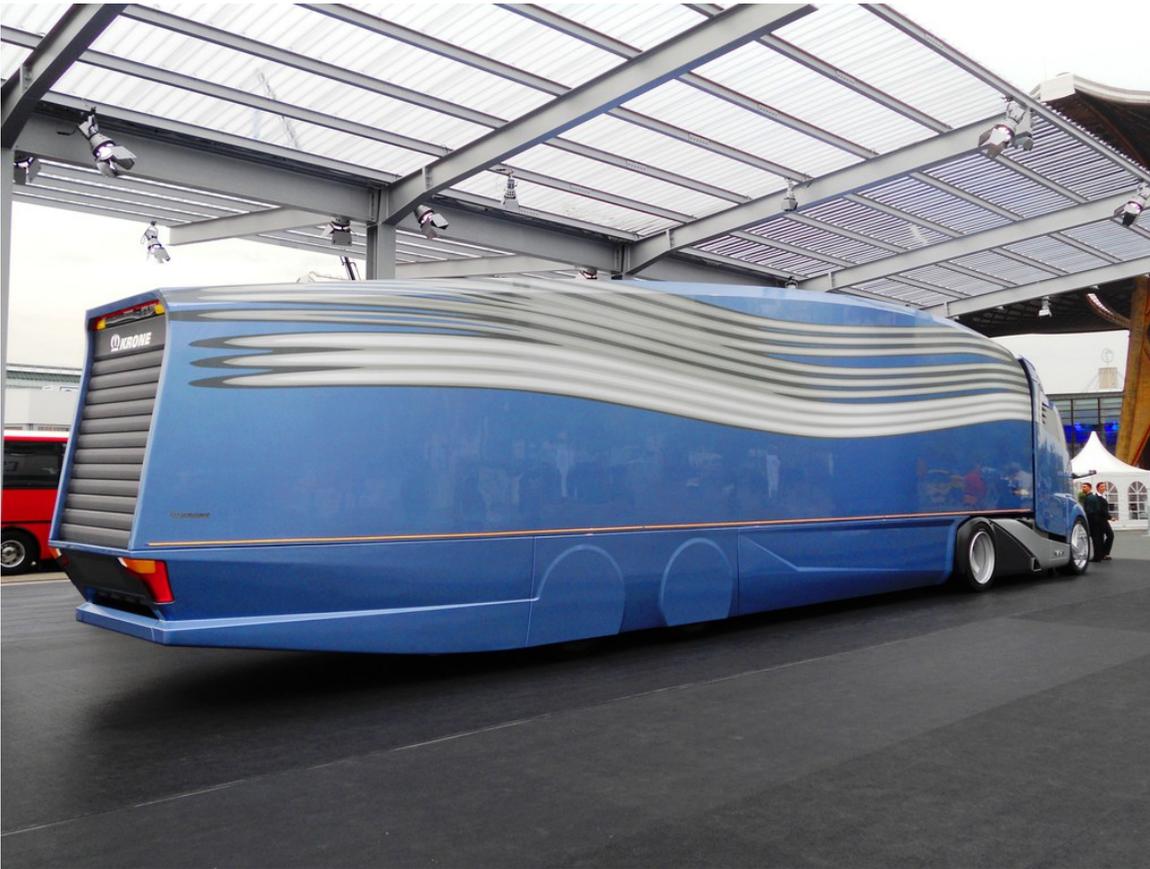
MAN Concept mit Aeroliner-Auflieger von Krone.

---



MAN Concept mit Aeroliner-Auflieger von Krone.

---



MAN Concept mit Aeroliner-Auflieger von Krone.



EU-Kommissar Siim Kallas.



EU-Kommissar Siim Kallas.

---