

in den USA ist es anders herum:

die Lkw sind unwirtschaftlich und erhöhen die Produktivität und die Straße bricht hinterher.

Kampf um schwere Lkw entbrannt

USA Wirtschaftsverbund will Fahrzeuge bis 44 t auf die amerikanischen Straßen holen

Von Dr. Fritz Bauer

Eine Gruppe aus 150 Verbänden, Verladern und Transportbetrieben hat sich zusammengeschlossen, um auf amerikanischen Straßen für schwere Lkw zu werben. Wie die Reedereien und Güterbahnbetreiber wollen auch sie durch Größe Effizienz schaffen. Doch die Widerstände sind groß.

Wenn der Nahrungsmittelproduzent Kraft Foods Inc. Lkw belädt, müssen die Sattelzüge in 40 Prozent aller Fälle halbvoll beladen auf die Straße. Waren wie Mayonnaise oder Getränkepacks sind schlicht zu schwer, so dass Sattelschlepper plus Trailer das zulässige Gesamtgewicht von 80 000 Pfund (rund 36,2 t) erreichen, bevor der vorhandene Raum voll genutzt ist. Davon hat das Unternehmen jetzt genug. Die Firma gehört zu den rund 150 Verladern und Carriern, die vom US-Abgeordnetenhaus und dem Senat eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts der Lkw um 20 Prozent fordern. „Safe and Efficient Transportation Act of 2009“ heißt ihr Vorschlag.

Konkret sollen Kombinationen mit einem Gesamtgewicht von 97 000 Pfund (knapp 44 t) und einer zusätzlichen sechsten Achse zugelassen werden. Die Organisation, die mit diesem Ziel gegründet wurde, heißt Coalition for Transportation Productivity (CTP). Viele Verbände und Unternehmen aus der Forstwirtschaft sind ihr angeschlossen, Mitglieder kommen auch aus der Landwirtschaft, dem Lebensmittelhandel und -transport und der Schwerindustrie.

Die Allround-Lösung. Für sie ist der schwere Lkw die Lösung fast aller Probleme im Straßentransport: So schaffen diese Fahrzeuge – bezogen auf den Treibstoffverbrauch – 17 Prozent mehr tkm als die heute üblichen 36-Tonner. So würde der Verteuerung der Transporte durch steigende Dieselpreise entgegengewirkt. Außerdem habe das Verkehrsministerium ermittelt, dass durch weniger Leerfahrten 19 Prozent Treibstoff gespart würden, was der Umwelt zugute kommt. Allein Kraft Foods würde mit diesen Lkw 25 Mio. l Diesel jährlich sparen und den Ausstoß von Kohlendioxid um 73 000 t reduzieren.

Darüber hinaus wirkten die sinkenden Kosten sich bei den Anbietern natürlich direkt in Form von steigender Wettbewerbsfähigkeit aus. Dies vor allem, weil sowohl in Mexiko als auch in Kanada mit schwereren Lkw gefahren werden darf. So dürfen in der Provinz Alberta Lkw mit bis zu 63,5 t eingesetzt werden. Außerdem wäre eine Harmonisierung ein erster Schritt, um die grenzüberschreitenden Verkehre zu vereinfachen – und damit effizienter gestalten zu können.

Schließlich wäre eine neue Regelung nach Ansicht der Verbände auch ein Jobmotor für die Automobilindustrie. Ein erheblicher Teil der finanzkräftigen Verladern mit großen Mengen – und entsprechend großem Bedarf an Fahrzeugen – würde in Fahrzeuge und Ausrüstung investieren. Über eine



Viele Amerikaner fürchten sich vor diesen Ungetümen – entsprechend groß ist der Widerstand gegen noch größere Lkw.

Sondermaut käme außerdem der Staat an mehr Geld für die Unterhaltung der Straßen, während weniger Fahrzeuge insgesamt für einen geringeren Verschleiß sorgen. 2,4 Mrd. USD würden die Offiziellen nach Berechnungen der CTP sparen. Schließlich sei durch die sechste Achse sichergestellt, dass pro Rad nicht mehr Gewicht auf die Straße kommt als bisher. Und natürlich bedeuten weniger Fahrzeuge auch ein geringeres Unfallrisiko.

Dabei will CTP nur erreichen, was für andere Carrier längst gang und gäbe ist. Paul Bingham, Geschäftsführer des Verkehrsforschungsinstituts IHS Global Insight, sagt dazu: „Was sie wollen, ist eine Gleichstellung von Lkw und Bahn.“ Denn die Containerschiffe werden immer größer und auch die Güterzüge in den USA immer länger. Der Anbieter Union Pacific hat seine Züge im ersten Quartal um 15 Prozent verlängert und so 900 Abfahrten gespart. Auch hier tauchen Fragen auf, beispielsweise wie lange Rettungswagen gegebenenfalls an Überhängen warten müssen, wenn das Standard wird. Das Ziel aber ist bei allen Verkehrsträgern das gleiche: den Treibstoffverbrauch und damit die Kosten zu senken.

Tiefsitzendes Trauma. Doch so schnell schießen weder die Preußen, noch die amerikanischen Politiker und Interessenverbände. Die CTP billigte in ihrer Eingabe HR 1799 an den Kongress zwar zu, dass spezielle, höhere Mautsätze gelten müssten, um die Mehrbelastung der Infrastruktur auszugleichen. Trotzdem hat sich eine starke Gegenbewegung entwickelt. Der Vorschlag sei verrückt, behauptet beispielsweise Chris Rizzo, im Bundesstaat Virginia für die Verkehrssicherheit zuständig. Es gebe keinen Grund, die Vorgaben aus dem Jahre 1974 aufzuheben. Er könne die Brücken faktisch unter dem Gewicht zittern spüren. „Je schwerer der Lastzug, desto mehr.“

Im Sommer 2007 war in Minneapolis, im Bundesstaat Minnesota eine Brücke mitten in der Rush Hour zusammengebrochen. 13 Menschen wurden getötet und rund 150 verletzt. Zwar war hier nicht Überlastung der Grund, sondern eine falsch berechnete Statik. Trotzdem hat diese Nachricht viele traumatisiert. Der Interessenverband der Überlebenden ist in Minneapolis aktiv, um die Gesetzesänderung zu verhindern.

Daneben gibt es Einwände weiterer Interessenverbände von Straßenverkehrs-Unfallopfern. Jane Mathis, die Vorsitzende der Organisation Truck Safety Coalition: „Was wir brauchen, sind nicht größere Lastzüge, sondern solche, die sicherer sind.“

Teilweise Zustimmung. Unabhängig davon macht sich eine Gruppe von 19 Gouverneuren aus den Westküstenstaaten dafür stark, dass längere, zwei und dreiteilige Kombinationen zugelassen werden. Heute sind auf den meisten Straßen Transporter bis 53 Fuß (16,15 m) zugelassen. Sie könnten neue Regelungen zwar Bundesstaat für Bundesstaat selbst umsetzen. Die Bundesautobahnen würden dann allerdings nicht darunter fallen. Hier hat Washington die Entscheidungshoheit. Sollte der Bund zustimmen, rechnen sie mit bis zu einem Viertel weniger Lkw-Transporten. Inzwischen befasst sich die Washingtoner Politik mit dem Thema, allerdings – gut zwei Monate

vor den Wahlen – nur verhalten. Dass die bestehende Regierung diesbezüglich noch eine Entscheidung fällt, ist unwahrscheinlich.

Einer, der die Idee unterstützt, ist der demokratische Abgeordnete Michael Michaud aus dem Bundesstaat Maine. Er ist offen für die 44-Tonner. Er begründet seinen Standpunkt mit den „supergroßen Containerschiffen, die in gut drei Jahren durch den Panamakanal auch in die Ostküstenhäfen kommen“. Die Mengen müssten schließlich auch transportiert werden. Doch schon sein Senatskollege aus New Jersey, Frank Lautenberg, ist gegen jede derartige Aufweichung der Höchstgrenzen. Und er ist sich der Unterstützung des Kollegen Jim McGovern aus Massachusetts sicher.

Natürlich haben sich auch die unabhängigen Fuhrunternehmer zu Wort gemeldet. Ihr Verband Owners-Operators Independent Drivers Association hat sich gegen eine Änderung ausgesprochen. Wie immer hätten seine Mitglieder nicht das nötige Geld für diese Operateure wegen der chronisch schlechten Eigenkapitaldeckung der Branche kaum zu bekommen. Sie befürchten deshalb, im Falle einer Änderung vom Wettbewerb überrollt zu werden.

DVZ 24.8.2010 (at/kk)

www.transportationproductivity.org

Dr. Fritz Bauer, Journalist, Scotch Plains, USA.
Kontakt über tille@dvz.de

www.trans-trading.de

