

Der Norden kämpft für längere Lkw

Straßengüterverkehr Dreijähriger Einsatz in Schleswig-Holstein / Feldversuch wird vorbereitet



Die Länge macht es: Die Spedition Voigt setzt zwei 25,25 m lange Lastzüge in Pendelverkehren für zwei Großkunden in Schleswig-Holstein ein.

Von Lutz Lauenroth

Die Diskussion über den Einsatz von längeren Lastzügen auf deutschen Straßen hat wieder Fahrt aufgenommen. Das Bundesverkehrsministerium will über einen bundesweiten Feldversuch bis Ende 2012 weitere Erkenntnisse über diese Fahrzeuge erhalten, während in Schleswig-Holstein mehrjährige Fakten geschaffen werden.

Im Norden ist die Position klar: Die in der IHK Nord zusammenarbeitenden 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern aus fünf Ländern wollen den als EuroCombi bekannt gewordenen 25,25 m langen Lastzug. Sie verweisen dabei nicht nur auf das erwartete Güterwachstum auf der Straße, sondern auch auf die Zulassung neuer und längerer Fahrzeugkombinationen in benachbarten Ländern. Deshalb fordert die IHK Nord von der Bundesregierung, „kurzfristig eine Entscheidung zum Einsatz des EuroCombi als neue Fahrzeugkombination“ zu treffen – und zwar auf Basis eines Gewichts von bis zu 44 t. Zudem soll sie die Diskussion auf EU-Ebene vorantreiben, um einheitliche Maße und Gewichte in Europa zu sichern.

Ausnahmen auf 40-t-Basis. Im nördlichsten Bundesland findet die Wirtschaft Unterstützung. So hat das schleswig-holsteinische Verkehrsministerium in den vergangenen

Wochen drei Ausnahmegenehmigungen erteilt: Eine erhielt die dänische Spedition Andreas Andresen für den Pflanzentransport zwischen der deutsch-dänischen Grenze bei Padborg und Kaltenkirchen. Zudem hat die Neumünsteraner Spedition Voigt Logistik zwei Genehmigungen erhalten (DVZ 6.2.2010, Seite 2). Die Genehmigungen basieren auf einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t und sind nach Angaben des Ministeriums auf drei Jahre ausgelegt.

Spediteur Henning Voigt erwartet, dass sich durch den Einsatz seiner beiden „Ökoliner“ genannten Fahrzeuge der Dieselverbrauch um rund 45 000 l und der CO₂-Ausstoß um 127,5 t pro Jahr im Vergleich zu den bisher benötigten drei Standard-Lkw verringert.

250 Touren eingespart. Die beiden Voigt-Lastzüge werden für Pendelverkehre von zwei Großkunden eingesetzt. Einer fährt seit Anfang Februar für die Firma Aco Severin Ahlmann, einem in Büdelsdorf bei Rendsburg ansässigen Hersteller von Regenwasser-Entwässerungssystemen, zwischen Neumünster und Rendsburg, der andere für den Großhändler Lekerland zwischen Neumünster und Stapelfeld bei Hamburg. Für beide Li-

nien sind die zu benutzenden Strecken fest definiert.

Aco werde durch die längeren Lastzüge im Verlauf eines Jahres rund 250 Touren von Standard-Lkw einsparen können, betonte Logistikchef Thorsten Witt bei der offiziellen Präsentation vergangene Woche. Angesichts der dadurch erzielten Einsparungen bei Verbrauch und CO₂ „ist der Ökoliner gelebte Green Logistics“, findet er. Witt verhehlt nicht, dass er auch auf Frachteinparungen spekuliert. Rund

10 Prozent erhofft er sich, wie er gegenüber der DVZ andeutet.

In Mecklenburg-Vorpommern hat Voigt bereits Erfahrungen mit dem Ökoliner gesammelt. Er setzt ihn dort mit seiner Parchimer Beteiligungsfirma Krüger & Voigt bereits seit 2007 ein – ohne jegliche Zwischenfälle, wie Niederlassungsleiter Jens Stapelmann versichert. Die verschiedene Strecken umfassende Ausnahmegenehmigung wurde erst Anfang 2010 für ein Jahr verlängert.

Die dänischen Aktivitäten hat Dr. Thomas Rackow, Geschäftsführer des Verbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (VGL) in Schleswig-Holstein, im Blick. Nach seinen Erkenntnissen haben die Dänen das strategische Ziel, mit den langen Fahrzeugen „von Dänemark über Hamburg und Niedersachsen bis nach Rotterdam zu fahren“, verweist er auf Gespräche mit dem dänischen Güterkraftverkehrsverband ITD. Dies dürfte im See-

hafenhinterlandverkehr den Druck auf den Hamburger Hafen erhöhen.

Feldversuch bis Ende 2012. Längst abgerückt von der starren Haltung zu Zeiten des ehemaligen Ministers Wolfgang Tiefensee ist das Bundesverkehrsministerium. Zwar wird der 60 t schwere Lkw unverändert abgelehnt. Doch will es, wie im Koalitionsvertrag festgeschrieben, „Chancen und Risiken solcher Konzeptionen und Einsatzmöglichkeiten entsprechender Fahrzeuge unter Einbeziehung bisheriger Studien in einem bundesweiten Feldversuch bis voraussichtlich Ende 2012 vertieft untersuchen“, heißt es in der aktuellen Antwort auf eine Kleine Anfrage der SPD-Bundestagsfraktion. Dazu sollen Gespräche mit den Ländern aufgenommen werden, um ein Feinkonzept über den Probetrieb zu entwickeln. Noch im Frühjahr 2010 ist vorgesehen, eine vorbereitende Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und der Länder einzuberufen, die einen bundesweiten Feldversuch konzipieren soll.

Untersucht werden soll dabei auch, ob die größeren Lkw-Kombinationen – wie vielfach befürchtet – Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr haben. Die Bundesregierung hält an ihrem Ziel, den Kombinierten Verkehr zu fördern, unverändert fest. Deshalb gibt sie auch vor, dass „neue Fahrzeugkonzepte grundsätzlich auch der Unterstützung von Transporten auf der Schiene und im Kombinierten Verkehr dienen und in vorhandene Logistikkonzepte intelligent eingepasst werden“. DVZ 13.2.2010

■ Frage der Woche/Kommentare Seite 2

»Angesichts seiner Einsparungen ist der Ökoliner gelebte Green Logistic«



Thorsten Witt, Aco-Logistikchef

neue Zugverbindung

Domodossola – Köln – Domodossola