

Rollout für den 25-m-Lkw

Dänemark Auf ausgewählten Fernstrecken beginnt eine dreijährige Testphase

Von Jan Peter Naumann

Vom 24. November an rollen in Dänemark die 25-m-Lkw. Ein auf drei Jahre angelegter Feldversuch soll Erkenntnisse über die Wirtschaftlichkeit und den Einfluss auf die Verkehrssicherheit bringen.

Kleines Land mit großen Lkw. Ähnlich wie in den Niederlanden testen unsere nördlichen Nachbarn, wie sich die 25-m-Lkw im Alltagsbetrieb bewähren und welche Schlüsse daraus für die Transportwirtschaft und die Verkehrssituation gezogen werden können. Allerdings sind längst nicht alle Straßen

Dänemarks für die dort Modul-Lastzug genannten Kombinationen freigegeben. Die Trassen beschränken sich im Wesentlichen auf das Autobahnnetz des Landes und die Zufahrten zu den Häfen und Frachtzentren. Südlichste Punkte sind das Transportcenter Padborg und der Fährhafen Rødby. Im Osten kann nun auch der Flughafen Kastrup angefahren werden. Bisher war dies nur über die Öresundbrücke von Schweden aus möglich. Dort gehören 25-m-Lkw zum normalen Straßenbild.

18 Häfen und Güterverkehrszentren sind in der ersten Stufe des Tests für die 25-m-Lkw erreichbar

Drei Jahre Vorbereitung. Zur Vorbereitung auf den Feldversuch, der 2005 mit ersten Studien des Verbandes Dansk Transport og Logistik (DTL) begann, sind auch Anpassungen in der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen worden. An einigen Kreisverkehren und Zufahrten mussten die Kurvenradien den längeren Lkw-Kombinationen angepasst werden. Außerdem erforderte der Umgang mit den Modul-Zügen spezielle Autohöfe. Dort können die 25-m-Lkw durch Umkoppeln wieder auf die bisher übliche Größe gebracht werden, um beispielsweise Ladestellen in Städten und Ortschaften zu erreichen.

Etwa 85 Mio. DKK (11,4 Mio. EUR) sind im Vorfeld des Versuchs ausgegeben worden. 60 Mio. DKK (8 Mio. EUR) entfielen allein auf bauliche Veränderungen, um Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehre zum Stichtag 24. November fit zu bekommen, ergänzt Ove Holm, Chef-Ökonom des DTL. Im Verlauf des Versuchs, dessen zweite Phase von 2009 bis 2010 läuft, werden noch einmal 8 Mio. EUR in die Infrastruktur fließen, weil weitere Zentren angebunden werden sollen. Odense ist beispielsweise ein Ort auf der Warteliste. Ende des Jahres will die dänische Straßenverwaltung bekannt geben, in welcher zeitlichen Abfolge die Zufahrten der 19 weiteren Kandidaten den Anforderungen des Verkehrs mit 25-m-Lkw angepasst werden.

Höhere Effizienz. Zunächst sind zum Start des Versuchs 18 Häfen und Güterverkehrszentren für den Betrieb mit 25-m-Lkw zugelassen. An der Auswahl hat DTL maßgeblich mitgearbeitet. Dort ist die Erwartung hinsichtlich der Gewinne in der Effizienz und für die Umweltbilanz natürlich hoch. „Wenn zwei Modul-Lkw das leisten, wofür sonst drei herkömmliche Lkw nötig sind, versteht es sich von selbst, dass im Gütertransport weniger Fahrzeuge eingesetzt werden müssen“, sagt DTL-Hauptgeschäftsführer Erik Østergaard.

Für ihn stehen Gewinne für die Umwelt, höhere Effizienz und eine verbesserte Verkehrssicherheit außer Frage. „Die 25-m-Lkw sind ein Teil der Innovationen, die im Transportgewerbe dringend notwendig sind, um

für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet zu sein – und diese Herausforderung hängt mit der Globalisierung zusammen“, erklärt Østergaard.

Auch der Verband International Transport Danmark (ITD) erwartet mit Spannung den Teststart. Er hätte sich allerdings mehr Flexibilität gewünscht. So bleibt die Anregung, für wichtige Strecken Ausnahmeregelungen einzuführen, um eine Entzerrung zu erreichen, ungehört. DVZ 22.11.2008

NACHGEFRAGT



Ove Holm

Chef-Ökonom des Verbandes Dansk Transport og Logistik (DTL) und zuständig für die Verkehrspolitik.

Wie viele Unternehmen nehmen an dem Großversuch teil?

Jedes Unternehmen kann sich ohne Registrierung beteiligen, deswegen ist es schwer, eine genaue Zahl zu nennen. Eine Umfrage unter 200 DTL-Mitgliedern ergab, dass 40 Prozent von ihnen erwägen, 25-m-Lkw zu nutzen.

Welche technischen Lösungen sind zugelassen?

Zugelassen sind Motorwagen mit Dolly und Sattelaufleger, eine Sattelzugmaschine mit zwei Auflegern (B-Train) und ein Sattelzug mit Zentralachs-Anhänger.

Erwarten Sie, dass durch die Ergebnisse des dänischen Versuchs der Druck auf die Regierung in Berlin wächst, 25-m-Lkw in Deutschland erneut eine Chance zu geben?

Wir glauben, dass die erwarteten guten Ergebnisse aus dem Versuch in Dänemark und in anderen Ländern deutsche Politiker und Behörden davon überzeugen können, den 25-m-Lkw einzuführen – früher oder später.

Zugelassene Routen für 25-m-Lkw in Dänemark

Stand 24. November 2008

