

Pro und contra Gigaliner

Kritiker befürchten eine Zunahme des Unfallrisikos durch die 25 Meter langen Riesenlaster – Befürworter verweisen auf die ausgefeilte Technik mit „eingebauter“ Sicherheit – In diesem Jahr soll ein Testversuch Klarheit schaffen – Feuerwehren sind besonders interessiert

*Eine Diskussion in der brandwacht
zusammengefasst von Roland Krüppel*

Täglich sehen es mehrere Millionen Fernseh Zuschauer: auf deutschen Straßen kracht es allenthalben – und überall dort, wo Menschen sterben, sich verletzen, wo Pkw und Lkw zu Schrott gefahren werden, sind Feuerwehrleute im Einsatz. Ihre Arbeit wird von den TV-Kameras besonders spektakulär ins Bild gesetzt. Es ist längst Faktum, dass sich die Aufgaben der Feuerwehren dramatisch verändert haben. Mussten sie früher vorwiegend zu Bränden fahren, besteht ihr

die jetzt schon Monstertrucks genannt werden, könnte das Unfallrisiko zunehmen und die Feuerwehren zusätzlich beanspruchen. Dabei sind sie mancherorts ohnehin schon am Rande ihrer Kapazität.

Und das sind die Fakten*: In diesem Jahr werden in acht Bundesländern Riesenlaster mit einer Länge von 25,25 Metern und bis zu 44 Tonnen Gewicht versuchsweise zugelassen. Sie sind knapp neun Meter länger als ein Standard-Sattelzug und damit braucht ein 100 km/h

größer werden als ohnehin schon, dass Brücken gefährdet sind und die Kreisverkehre, deren Zahl in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist, zu eng für die Riesen-Lkw ausgelegt wurden. Das ist keine Kritik an Gemeinden, an Landkreisen oder an den Staat, denn als die „Kreisel“ gebaut wurden, standen die 25-Meter-Trucks noch nicht zur Diskussion.

Andreas Geißler, der Verkehrsexperte der Allianz Pro Schiene – einem Bündnis von Gewerkschaften, Automobilclubs, Umwelt- und Verbraucherverbänden – fasst zusammen: die Megaliner seien umweltschädlich, die Anpassung von Straßen und Brücken komme den Steuerzahler teuer zu stehen und (wie erwähnt) sie seien eine zusätzliche Gefahr für die Verkehrssicherheit. Interessant in diesem Zusammenhang ist eine Gegenüberstellung des Gütertransports auf der Straße und auf der Schiene. Danach wurden 2009 auf der Straße zwischen 400 und 500 Milliarden Tonnenkilometer registriert, auf der Schiene dagegen rund 100.

Befürworter der 25 Meter langen Trucks halten dagegen. Sie argumentieren, dass sich das Lkw-Aufkommen verringern und die Schäden an den Straßen abnehmen würden. Außerdem kämen weniger Schadstoffe in die Luft. Auch verweisen sie auf einen Testversuch zwischen 2005 und 2007 in Nordrhein-Westfalen. Da gab es mit den Groß-Lkw auf insgesamt 1,7 Millionen Kilometern keinen einzigen Unfall.

Wir haben zu diesem Thema Befürworter und Gegner befragt und sie um eine Stellungnahme gebeten:



Zwischenzeitlich besteht die Arbeit der Feuerwehren zu rund 80 Prozent aus Technischer Hilfeleistung.

Job heute zu rund 80 Prozent aus Technischer Hilfe. Feuerwehrleute retten, bergen und sorgen dafür, dass die Straßen nach Verkehrsunfällen möglichst schnell wieder befahrbar sind.

Die Verkehrssicherheit auf den Straßen ist deshalb gerade für Feuerwehren besonders relevant, noch dazu, da ein bundesweiter Versuch startet, der so genannte Megaliner auf die Straße bringt. Die *brandwacht* nimmt diesen Test ernst, denn mit neuen Giganten der Landstraße,

schneller Pkw beim Überholen eines 80 km/h schnellen Gigaliners etwa 44 Meter mehr Strecke. Ein Überholvorgang mit Zusatzrisiko, wie Kritiker sagen. Sie sagen auch, dass die Unfallgefahren besonders in Tunnels steigen, dass die Schäden an den Fahrbahnbelägen noch

Der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen **LBT** e.V. begrüßt den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung angekündigten Feldversuch mit so genannten innovativen Fahrzeugkonzepten, zu denen u. a. der Lang-Lkw zählt. Ob diese neuen Fahrzeugkonzepte im

** Die Fakten haben wir telefonisch recherchiert und zusätzlich zusammengetragen u. a. aus dem Internet, aus der ADAC-Motorwelt, aus der Süddeutschen Zeitung, aus BR-Radiosendungen und aus Fernsehberichten von ARD und ZDF – womit wir der „Fußnotenpflicht“ nachkommen.*



Alltag verkehrssicher eingesetzt und die in sie gesetzten Erwartungen hinsichtlich Umwelteffizienz und Verkehrssicherheit auch erfüllen können, müssen sie nach Ansicht des LBT nun im Feldversuch unter Beweis stellen. Da sich das Gesamtgewicht von 40 Tonnen bei 25 Metern Fahrzeuglänge auf mehr Achsen verteilt, sind diese Lang-Lkw Straßen schonender als die herkömmlichen „kurzen“ 40-Tonner. Für den LBT ist jedoch entscheidend, dass neue Fahrzeugabmessungen das problemlose Umsteigen von Transportbehältern zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Binnen- und Seeschiff ermöglichen. Dazu ist es erforderlich, das Maß der Trägerfahrzeuge auf die heute gebräuchlichen Transportbehälter im Land- und Seeverkehr abzustimmen. Ob verlängerte Sattelaufleger zur Aufnahme von Behältersystemen mit einem konventionellen Lastwagen gekoppelt werden (Gesamtlänge mehr als 25 Meter) oder nur von einer Sattelzugmaschine gezogen werden (Gesamtlänge knapp 18 Meter), ist dabei eine politische Frage. Fest steht bereits vor den Fahrversuchen, dass überlange Fahrzeuge nur auf einem besonders ausgewiesenen Straßennetz verkehren können und keineswegs für den allgemeinen Einsatz im Straßengüterverkehr geeignet sind. Im Seehafenverkehr, aber auch im kombinierten Verkehr sowie zwischen Logistikzentren können Lang-Lkw einen Beitrag zur Umwelt- und Transporteffizienz leis-

ten. Wenn Behälter zwischen Straße und Schiene in echter Co-Modalität umsteigen können, ergibt sich ein Produktivitätsschub, der auch dem Eisenbahnverkehr nützt und nicht schadet. Angesichts des langfristig prognostizierten Anstiegs der Transportnachfrage kann der Verkehr der Zukunft nur mit vernetzten Verkehrsträgern in Transportketten stattfinden, also multimodal. Mit behälterkonformen Fahrzeugen erhöht sich vermutlich nicht nur die Effizienz in der Transportwirtschaft, sondern Auftraggeber und Öffentlichkeit können sich über umweltfreundlichere Transporte und eine verbesserte Arbeitsteilung im Güterverkehr freuen – vorausgesetzt, dass sich die neuen Fahrzeugkon-

Das Thema Maße und Gewichte steht in Brüssel auf der politischen Agenda.

zepte in der Praxis bewähren und verkehrssicher sind. Der LBT hält es für innovationsfeindlich, den geplanten Feldversuch mit Polemik und Falschinformationen im Vorfeld zu diskreditieren. Das Thema Maße und Gewichte steht in Brüssel auf der politischen Agenda. Deshalb ist es unerlässlich, mit eigenen Vorschlägen eine praxisfundierte Position im „Brüsseler Vielstimmenkonzert“ einnehmen zu können. Ideologie schadet diesem Anliegen und lähmt Initiativen für nachhaltige Verkehrssysteme der Zukunft.

Der Bayerische Gemeindetag lehnt Riesenlaster, so genannte „Giga-Liner“ ab. Das Bundesverkehrsministerium führt derzeit bundesweit einen Feldversuch durch, um festzustellen, ob solche Riesen-Brummis auf deutschen Straßen zugelassen werden können. Diese Fahrzeuge wiegen bis ca. 60 Tonnen und haben eine Länge von mehr als 25 Metern. „Damit wäre das Verkehrschaos in Städten und Gemeinden vorprogrammiert“, sagte Gemeindetagspräsident Dr. Uwe Brandl. „Gerade in den Innenstädten und Ortszentren sind zusätzliche Verkehrs- und Sicherheitsprobleme zu erwarten. Auf derart lange Fahrzeuge mit einer Tonnage von bis zu 60 Tonnen ist die innerörtliche Verkehrsinfrastruktur nicht ausgelegt. Insbesondere die an vielen Stellen neu geschaffenen Kreisverkehre, die für einen reibungslosen Verkehrsablauf sorgen, stehen den Riesen-Lkws im Weg. An Kreuzungen, Kurven, Grundstückseinfahrten, Unterführungen und anderen Engstellen werden die Giga-Liner zwangsläufig hängenbleiben und Schäden sowie unnötige Staus verursachen“, prophezeite Brandl. Auch hält der Straßenaufbau langfristig solche Tonnagen nicht aus. Zur Vereinfachung des weiträumigen Güterverkehrs sollte Deutschland wieder mehr auf die Schiene setzen, die in Verbindung mit City-Logistik-Konzepten und Güterverkehrszentren attraktiver und leistungsfähiger werden könnte, meinte Brandl.

Ein Feldversuch in acht Bundesländern soll Klarheit über die „Giga-Liner“ auf Deutschlands Straßen bringen.

Der geplante bundesweite Feldversuch für überlange Lkw-Kombinationen muss ein seriöses Urteil über die Risiken solcher Fahrzeuge ermöglichen.

Besondere Gefahren durch die überlangen Lkw sieht der ADAC beim Befahren von Ortsdurchfahrten sowie an Kreisverkehren und beim Abbiegen an Kreuzungen. Proble-

Der Feldversuch muss – und das ist unabdingbar – von einem unabhängigen Institut wissenschaftlich begleitet werden. Darüber hinaus darf das Gesamtgewicht der Fahrzeuge 40 Tonnen nicht überschreiten, Gefahrguttransporter dürfen nicht teilnehmen. Zudem müssen die Fahrer besonders zuverlässig und erfahren sein. Die langen Lkw müssen

Voraussetzungen für einen bundesweiten Feldversuch erarbeitet. Dabei werden insbesondere die Anforderungen an Streckennetz, Fahrer und Fahrzeuge und die wissenschaftliche Begleitung/Evaluierung erarbeitet. Bayern ist in der Arbeitsgruppe vertreten.

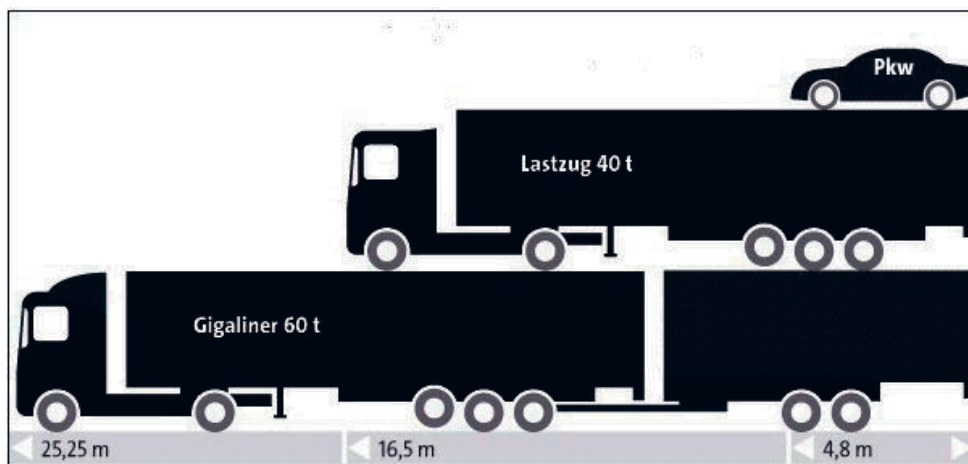
Geplant ist eine versuchsweise Zulassung überlanger Fahrzeuge auf geeigneten Strecken, vorwiegend auf dem Bundesfernstraßennetz. Es ist also derzeit nicht zu befürchten, dass die Innenstädte durch überlange Lkw's belastet werden. Auch die Einführung höherer Fahrzeuggewichte (z. B. 60 t), die aus infrastrukturellen Gründen abzulehnen ist, steht nicht im Raum.

Die Haltung der jeweiligen Bundesländer zu dem Versuch ist gespalten. Bayern steht dem Versuch grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber, eine verbindliche Positionierung ist allerdings bislang noch nicht erfolgt. Eine definitive Aussage wird erst dann möglich sein, wenn die konkreten Rahmenbedingungen für den Versuch feststehen. Neben den erwarteten Vorteilen sind auch die Aspekte der Verkehrssicherheit zu beachten, z. B. die größeren Abmessungen der Fahrzeuge bei Überholvorgängen.

Sicherheitseinbußen sind aus bayerischer Sicht jedenfalls nicht hinnehmbar. Der Bayerische Landtag hat sich im übrigen vor einer Teilnahme Bayerns an dem Feldversuch noch einen Bericht durch die Staatsregierung vorbehalten.

Der Landesfeuerwehrverband Bayern: Unfälle mit Lkw sind für die Feuerwehren im Einsatzgeschehen leider an der Tagesordnung. Dabei lässt sich feststellen, dass sich die Gefahr schwerster und tödlicher Verletzungen gravierend erhöht, sobald ein Lkw in einen Unfall verwickelt ist. Je schwerer das Gewicht der Fahrzeuge und je länger die Fahrzeuggespanne, desto gravierender die Unfallfolgen.

Es lässt sich nicht von der Hand weisen, dass die sog. Megaliner ein Sicherheitsrisiko bedeuten können. Im Erkennen und reagieren auf derartige überlange Lkw bleiben Autofahrer letztlich sich selbst überlassen,



Giga-Liner im Vergleich zu Pkw und 40-Tonner.

matisch sind solche überlangen Lkw auch im Bereich von Bahnübergängen und an Ampelanlagen. Sinnvoll sind hier Vergleiche mit herkömmlichen Sattelschleppern. Nicht nur auf den Autobahnen sondern gerade im untergeordneten Straßennetz müssen die Risiken genau ausgelotet werden: beim Überholen von Lkw sind Pkw auf Landstrassen ohnehin besonders gefährdet, bei XXL-Trucks erhöht sich der Überholvorgang unter gleichen Bedingungen um etwa 50 Meter und dauert etwa zwei Sekunden länger.

Die regionale Verteilung der Produktionsstandorte in Deutschland spielt hier eine nicht zu unterschätzende Rolle: die Produktionsstätten sind meist nicht in unmittelbarer Autobahnnahe, sondern etwa in Norddeutschland oft bis zu 70 km und mehr von der Autobahn entfernt.

Eine weitere, aber nicht zu vernachlässigende Schwachstelle sind die Park- und Abstellflächen für die überlangen Fahrzeuge. Vor allem, weil es schon für herkömmliche Lkw viel zu wenig geeigneter Parkplätze gibt.

Zu fragen ist auch, inwieweit lange Lkw im Zusammenspiel mit dem Bahn-, See- und Binnenschiffsverkehr einsetzbar sind.

zwingend unter anderem mit ABS, ESP und dem elektronisch geregelten Bremssystem EBS ausgerüstet sein. Weitere Fahrassistenzsysteme wie Abstands- und Spurhaltung sowie Notbremssysteme sind zur Erhöhung der Sicherheit ebenfalls dringend erforderlich.

Die Verkehrsprognosen sagen für die kommenden Jahre einen erheblichen Zuwachs im Bereich des Güterverkehrs voraus, so das **Bayerische Innenministerium**. Eine Kompensation allein durch die Erhöhung des Fahrzeugbestandes oder der Fahrleistung erscheint in Anbetracht der bereits derzeit gegebenen Belastung von Infrastruktur, Verkehr und Wohnbevölkerung nicht zielführend. Auch die Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene ist bei bestimmten Gütern nicht möglich. Ein vor allem umweltschonender Beitrag zur Abwicklung dieser Verkehre könnte daher der Einsatz größerer Fahrzeuge sein. Einzelne Bundesländer haben bereits positive Erfahrungen im Rahmen von Probeversuchen mit modularen Nutzfahrzeugen gemacht.

Auf Bundesebene werden derzeit im Rahmen einer Arbeitsgruppe die

Aufnahmen:
FF Greding (1),
Internet (2).
Tabelle: ftd.de



da eine besondere Kennzeichnung oder Absicherung fehlt. Hier kann auch ein psychologischer Aspekt eine Rolle spielen, denn Angst und Unsicherheit können schnell zu einem Fehlverhalten führen.

Je länger der Lkw, umso größer ist der Platzbedarf bei Verkehrsvorgängen, wie etwa dem Abbiegen. Da solche Kombinationen in der Regel aus Sattelzügen mit Anhängern bestehen, sind weitere Probleme beim Rangieren denkbar. Generell wird ein Ziehen und Anschleppen dieser Züge mit den der Feuerwehr

„Die Verkehrssicherheit muss höchste Priorität genießen“.

zur Verfügung stehenden Mitteln nicht möglich sein. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Frage des Fahrverhaltens bei regennasser Fahrbahn, bei Schnee oder bei starkem Seitenwind und das Knickverhalten bei Unfällen dieser Gespanne.

Das Problem der technischen Rettung von Fahrzeuginsassen wird sich nicht verschärfen, da die Fahrerkabinnen nicht höher sind und die Feuerwehren diesem Problem in der Regel mit dem Einsatz von sog. Rettungsplattformen begegnen. Die vielfältige Ladung wie z. B. Gefahrgut stellt die Feuerwehren immer wieder vor größere Herausforderungen. Gerade für den Gefahrgutbereich gibt es bei den Feuerwehren die unterschiedlichsten Einsatzmittel oder auch den überörtlich vorgehaltenen GW-Gefahrgut.

Derzeit begegnen ja schon Lkw mit einer Gesamtlänge bis 18,75 m und 40 Tonnen Gesamtgewicht den Feuerwehren im Einsatzgeschehen. Bereits hierbei hat es sich gezeigt, dass gerade auf Autobahnen die Manövrierfähigkeit von Lkw bei der Bildung einer Rettungsgasse immer wieder zu Problemen führt. Stehen gerade mal zwei Lkw nebeneinander geht meistens gar nichts mehr vorwärts. Das Problem der Beweglichkeit bei der Bildung einer Rettungsgasse kann sich bei noch längeren Lkw sicher nur noch verschlechtern.

Dagegen sollte die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts um vier Tonnen keine Auswirkung auf das unmittelbare Feuerwehreinsatzgeschehen haben, wobei nicht vergessen werden darf, dass mit mehr Ladung natürlich grundsätzlich auch die Brandlast (gerade bei Gefahrgut) zunimmt und bei einem Unfall die Bergung länger dauern wird.

Zusammenfassend muss die Verkehrssicherheit höchste Priorität genießen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob eine sichere Abstandskontrolle, die der Lkw automatisch einhält und der Fahrer nicht beeinflussen kann, ein generelles Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen und ein Fahrverbot bei Schnee- und Eisglätte, eingeführt werden könnte. Dies würde die Verkehrssicherheit erhöhen. □

Auch Ihre Meinung interessiert uns. Schreiben Sie uns eine E-Mail an die Adresse: brandwacht@stmi.bayern.de

Meinungen im Internet *

Thomas der Trucker schreibt: „Also Leute, ich fahre seit 25 Jahren Hängerzug und Auflieger. Ich will einen Gigaliner fahren, am besten noch heute! Egal wie kurvenreich Deutschland ist, durch die Technik der Trucks kommt man heute durch die engste Kurve, egal ob der Bock 19 Meter oder 25 Meter lang ist. Und auch wenn er 35 Meter lang wäre, so verlangt das überhaupt kein fahrerisches Talent, sondern man fährt eben und die Technik nimmt die Kurve. Ist eben so!“ **Max** meint dazu: „... und wenn der Fahrer dann mal kurz einnickt und in ein Stauende fährt, werden die 60 Tonnen die nächsten 60 Autos mit Insassen ineinander schieben!!!“

MaM formuliert so: „Es wäre interessant, von den Kritikern mal Vorschläge für die Bewältigung des erwarteten Güterwachstums zu bekommen, die wirklich funktionieren. Die Schiene könnte nicht mal das kommende Wachstum aufnehmen, geschweige vom heutigen Straßenvolumen noch etwas übernehmen. Das ist reine Augenauswischerei der Bahnlobby“.

waldfeeraven gibt zu Protokoll: „... ich kenne bei uns in den umliegenden Dörfern einige Kurven in den Hauptverkehrsstraßen, wo diese Megaliner gar nicht um die Ecke kämen. Wer bezahlt dafür, wenn so einer mal irgendwo stecken bleibt“. **Rwk** schreibt: „Das Problem ist nicht, wie bekomme ich mehr Ware auf größeren Lkw von A nach B, sondern der Verkehrsminister sollte sich lieber darum kümmern, dass die Bahn mehr Fracht von A nach B in kürzerer Zeit schafft... Bei Steigerungen von 50 % in zehn Jahren droht schon bald der totale Verkehrskollaps, egal wie groß die Lkw sind und die zerstörten Straßen zahlt der Steuerzahler ... Auf der Schiene liegt die Zukunft“.

Andreas meint: „Ist schon bedauerlich, wie viele Leute sich äußern ohne wirklichen Sachverstand zu haben. Wie soll denn eine Politik in Deutschland ohne Konsens mit der Wirtschaft aussehen? Wer stellt denn die Arbeitsplätze in Deutschland? Güter auf die Bahn ist schon seit sehr langer Zeit überholt. Oder holen Sie sich Ihre Milch, den Fernseher, Kühlschrank oder PC oder was auch immer am Bahnhof ab?“ Ausführlich beschäftigt sich **Wilfried Winkler** mit dem Thema: „So lange wir Butter aus Irland, Tomaten aus Holland, Tafelwasser aus Frankreich und T-Shirts aus China kaufen, wird der Lkw-Verkehr zunehmen und auch die großen Trucks brauchen. Es ist der falsche Weg. Wenn sich der Gedanke breit machen wird, dass GUT besser ist als BILLIG, wird der Güterverkehr nicht mehr zunehmen, aber die Umsätze regionaler und lokaler Produzenten. Dann brauchen wir die Riesenlaster sowieso nicht mehr. Es ist also die Frage eines verantwortungsbewussten Konsums, nicht der Machbarkeit, die über die Notwendigkeit der neuen Lkw entscheidet“.

* Die Aussagen geben keine Meinung der Redaktion wieder.