

ZAHMLES MO

Peter Sempf kann die Aufregung um den Feldversuch mit den Lang-Lkw nicht verstehen. Seit einem Jahr dreht er problemlos seine Runden.

Text | Jan Bergrath



Seit elf Jahren fährt Peter Sempf (45) unfallfrei Lkw, in Flensburg hat er null Punkte. Das ist die erste Voraussetzung, damit er überhaupt einen Lang-Lkw fahren darf, das derzeit politisch umstrittene Fahrzeug mit einer Länge von 25,25 Metern. Zweimal am Tag pendelt Sempf ab sechs Uhr früh zwischen Parchim und Wismar. Anderthalb Stunden Lenkzeit pro Strecke. Glaubt man einem geradezu demagogischen Film auf der Internetseite der Allianz pro Schiene, müsste er den Arbeitsplatz längst entnervt verlassen haben, weil er mit dem Stress im Straßenverkehr nicht mehr zurechtkommt. „Das ist Blödsinn“, sagt Sempf. „Ich bin völlig entspannt. Mein einziges Problem ist die Eintönigkeit. Deswegen wechsele ich mich jede Woche mit einem Kollegen ab.“

Nach der EU-Richtlinie 96/53/EG dürfen in Europa Lkw maximal 18,75 Meter lang sein. In den Augen der Kritiker fährt Sempf ein gefährliches Geschoss. Denn es ist 25 Meter lang, in dieser Kombination sogar etwas kürzer als erlaubt. Ein dreiachsiger Lkw, daran angekoppelt ein Dolly mit zwei gelenkten Achsen, verbunden mit einem dreiachsigen Auflieger. „Damit liege ich im Radius des BO-Kraftkreises“, sagt Sempf, „und sobald ich rückwärtsfahre, werden die Dolly-Achsen

automatisch arretiert.“

Sempf fährt allerdings mit einer Sondergenehmigung des Landesverkehrsministeriums von Mecklenburg-Vorpommern. Sie füllt einen Aktenordner im Büro von Jens Stapelmann, dem Prokuristen von Krüger + Voigt in Parchim. Er hat sich für das Konzept stark gemacht – und die Gegner auf den Plan gerufen. „Ein TV-Team hat den Lang-Lkw für das Video verfolgt“, erzählt Sempf. „Ohne unsere Genehmigung“, ergänzt sein Chef.

Seither schürt die Allianz pro Schiene zusammen mit dem einflussreichen ADAC gezielt Panik – allein schon durch die Wortwahl: Sempf lenkt einen furchterregenden „Monstertruck“, vor dem ahnungslose Autofahrer Angst haben müssen.

Die verladende Wirtschaft spricht gerne vom Öko-Kombi – weil ein Drittel mehr Ladung transportiert werden kann. Das Bundes-

verkehrsministerium verzichtet ganz auf Bewertungen und nutzt lieber den neutralen Begriff Lang-Lkw, um die besorgte Bevölkerung nicht ganz zu verschrecken. Aus gutem Grund: In einem derzeit auf

fünf Jahre begrenzten Feldversuch will Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) bald testen lassen, was passiert, wenn

die Gigaliner, wie sie von der Nutzfahrzeugindustrie einst getauft wurden, auf die mobile Menschheit losgelassen werden.

Wann der Testlauf stattfindet, ist noch unklar, der Ort steht fest. Acht Bundesländer sind dafür, sieben sind dagegen, eins enthält

Acht Bundesländer wollen sich bislang bei dem Feldversuch beteiligen

NSTER



Peter Sempf ist stolz, dass seiner 25 Meter lang ist.



sich
(siehe Karte
S. 28). Die Situation
ist unberechenbar: So war
Hamburg lange dagegen, derzeit ist
das kleine Land dafür, das kann sich aber
schnell wieder ändern, wenn die SPD jetzt in
der Hansestadt das Ruder übernimmt. Denn
die SPD ist gegen den Lang-Lkw. So wie in
Mecklenburg-Vorpommern. Im Feldversuch
will man nicht mitmachen. Die Sondergeneh-
migung für Krüger + Voigt sei ein Einzelfall.

„Das ist
Politik“, sagt
Sempf. „Da halte ich
mich raus. Ich mache nur mei-
nen Job. Aber am Feldversuch würde ich
schon gerne teilnehmen.“



Motorwagen und Auflieger bilden als Lang-Lkw eine untrennbare Einheit.



Über das Fangmaul wird der zweiachsige Dolly mit dem Lkw verbunden.

Eine feine sprachliche Änderung: Aus „bundesweit“ wurde „länderübergreifend“, weil eben nicht alle Länder mitmachen, es läuft auf Nord-Süd-Achsen wie entlang der A 7 hinaus – so lange Hamburg dabei bleibt. Das Interesse der Transporteure ist groß, rund 400 Laster sollen am Experiment teilnehmen. Nur eins steht definitiv fest: Mehr als 40 Tonnen Gesamtgewicht werden nicht zugelassen, außer im kombinierten Verkehr. Dort sind weiter 44 Tonnen im Vor- und Nachlauf erlaubt. Arbeitsgruppen sollen jetzt die Routen festlegen, auf denen die Lkw gemäß einer befristeten Ausnahmerechtsverordnung im Probebetrieb fahren dürfen. Innenstädte sind absolut tabu, geplant sind nur direkte Verkehre zwischen den Depots großer Logistiker mit schnellem Autobahnanschluss. So wie Sempf es täglich macht. „Das ist sinnvoll. Denn ein Problem könnten die überlasteten Parkplätze sein. Bei meiner Tour muss ich allerdings gar nicht parken.“

Parken auf Rasthöfen soll im Feldversuch möglichst vermieden werden, denn dann wird es ohne gesonderte Spuren für Lang-Lkw in der Tat eng. Sempf demonstriert es kurz im Hoyer-Autohof in Neustadt-Glewe. Noch ein Argument der Gegner, sie drohen mit Klagen. „Der Versuch entspricht EU-Recht“, heißt es dazu aus dem Verkehrsministerium. Vor einer Blockade der Länder fürchtet man sich in Berlin nicht. „Paragraf 6 Abs. 3 StVG sieht für Ausnahmerechtsverordnungen keine Zustimmungspflicht des Bundesrates vor. Die anderen Bundesländer sind eingeladen, aktiv an der Verordnung mitzuwirken.“

Da spielt Schenker nun plötzlich nicht mehr mit. „Feldversuche in stark fragmentierten Gebieten, in denen wichtige und volumenstarke Korridore des nationalen Landverkehrsnetzes künstlich unterbrochen wären, sind für DB Schenker im laufenden Betrieb schwer darstellbar“, heißt es auf Anfrage des FERNFAHRER aus der Konzernzentrale der Bahn-Tochter. „Das Thema birgt durchaus Risiken für den Schienengüterverkehr. Unser Ziel ist es, diese Risiken zu begrenzen und eine gesunde Co-Modalität der Verkehrsträger zu erhalten sowie diese konstruktiv weiterzuentwickeln.“

Es ist mittlerweile ein regelrechter Glaubenskrieg entbrannt: Der ADAC sorgt sich um die Kreisverkehre und zu enge Autobahn-auffahrten, an denen das „Monster“ scheitert, die Allianz pro Schiene sieht gar den Güterverkehr der Bahn auf dem ewigen Abstellgleis verkommen, selbst die Polizei ist gespalten (siehe Kasten S. 28). Diese Aufregung kann Sempf nicht verstehen. Die Einfahrten und den Kreisverkehr am Stadtrand von Wismar nimmt er problemlos, sogar den Wendehammer im Industriegebiet an der B 106 in Dannhusen. Denn beim Kunden, einem Produzenten von Solartechnik, muss er den Zug rückwärts durch das enge Tor an die Rampe drücken. Eine halbe Stunde dauert es, bis er beladen ist. Viel Volumen statt großes Gewicht ist das Konzept. Die Paletten bringt er nach Parchim. Dort werden sie in der Nacht in das Netzwerk von DHL eingespeist.

„Der Bremsweg ist keinen Deut länger geworden“, weist Sempf Befürchtungen der Kritiker zurück. Nur König der Landstraße ist er nicht mehr. Er darf nicht überholen, er muss seine festgelegte Route fahren, B 191, A 24, A 14, A 20, B 106. Bei Eis- und Schneeglätte



Fahrzeugschein

Hersteller: Mercedes-Benz, Wörth

Motorwagen: Actros 2541 (6x2) Bluetec 5 Lowliner mit L-Fahrerhaus, Retarder und Telligent-Schaltung. Je ein Fangmaul für normalen Hängerbetrieb und Tandemhänger. Planenwechselbrücke von Krone (drei Meter Innenhöhe) und 7,45 Meter Länge der Ladefläche. Edscha-Schiebeverdeck

Auflieger: dreiachsiger Planen-Mega-Sattelauflieger mit Edscha-Schiebeverdeck von Krone (drei Meter Innenhöhe). Verbunden mit zweiachsigem Dolly – ebenfalls Krone – mit zwei gelenkten Achsen. Automatische Arretierung der Achsen bei Rückwärtsfahrt

Verteilung der Achslasten gesamter Zug:

Zug: 1. Achse: 7,1 t; 2. Achse: 11,5 t;

3. Achse: 7,1 t; 4. bis 8. Achse: je 8 t.

(zum Vergleich: 18,75 m-Zug: 1. bis 3.

Achse analog, 4. und 5. Achse je 9 t)

Leergewicht: 19,3 t **Nutzlast:** 20,3 t

Gesamtlänge des Zuges: 25 Meter (mit

Sondergenehmigung)

Zulässiges Gesamtgewicht: 40 t

im Vor- und Nachlauf-Kombiverkehr: 44 t

Selbst die enge Zufahrt im Industriegebiet von Wismar stellt kein Problem dar.



Seit einem Jahr fährt Sempf nun den Lang-Lkw – ohne Unfälle oder Schäden



Sobald Sempf den Rückwärtsgang einlegt, werden die Dolly-Achsen arretiert.



Auf den ersten Blick passt der Lang-Lkw in die normale Parktasche, doch ...



... hinten ragt der Sattelaufleger ein ganzes Stück über die Begrenzung raus.

darf er gar nicht los und sollte es mal eine Vollsperrung geben, muss er die Polizei bitten, dass sie ihn durch die Umleitung geleitet. Alles nur, damit nichts passiert. Das führt zu einer heftigen Volte des ADAC: Wenn der „Feldversuch light“ nicht auf dem untergeordneten Straßennetz stattfindet, mache

er keinen Sinn, weil er dann keine neuen Erkenntnisse bringt.

Ein Jahr fährt Sempf nun seine Tour. „Passiert ist noch nichts“, sagt er. Auch der Asphalt ist bislang nicht zerbröseln. Im Gegenteil: Durch die Verteilung der Gesamtlast auf acht statt fünf Achsen werden die



Ein Überholvorgang mit 100 km/h dauert 4,5 Sekunden.

Auf der Autobahn Richtung Wismar und zurück ist Sempf voll konzentriert.



Autofahrer müssen sich auf die Länge einstellen können.





Dank seines Wendekreises passiert der Lang-Lkw auch diesen Wendehammer.

Straßenbeläge geschont. Nur auf den 15 Kilometer Bundesstraße bis zur Autobahn bei Neustadt-Glewe muss er besonders achtgeben. „Es fehlt eine Kennzeichnung am Heck. Gerade in der Dämmerung können einige Pkw-Fahrer beim Überholen die Länge manchmal nicht einschätzen.“ Wasser auf die Gebetsmühlen des ADAC. Denn jeder zusätzliche Meter Lkw verlängert das Überholen, wenn auch nur um etwa 0,7 Sekunden. Sempff sieht es pragmatisch. „Darauf muss sich ein Autofahrer halt einstellen. Aber viele Pkw-Fahrer haben generell keine Vorstellung über die Fahreigenschaften eines Lkw. Das lernen sie ja auch nie in der Fahrschule.“ Im Feldversuch sollen Lang-Lkw am Heck deshalb gekennzeichnet werden. So wie in den Niederlanden. Dort sind Lang-Lkw auch

Lediglich acht Bundesländer machen bislang beim Feldversuch mit.

nachts deutlich erkennbar. Im Nachbarstaat mit einer ähnlich überlasteten Infrastruktur werden Lang-Lkw seit 2001 getestet, im letzten Jahr mit 429 Fahrzeugen und sogar 60 Tonnen. Keine Brücke ist dabei zu Schaden gekommen. Es gab elf Unfälle, Blechschäden.

Die Befürworter führen hier wie dort vor allem zwei Thesen ins Feld: Der für die Zukunft prognostizierte weitere Anstieg des Frachtaufkommens in Europa kann nur mit effizienten Transportlösungen beherrscht werden – mit einem modularen System, bei dem genormte Wech-



Wichtige Positionen zum Feldversuch



Das **Bundesverkehrsministerium** will in einem fünfjährigen Feldversuch die Praktikabilität von Lang-Lkw (25,25 Meter Gesamtlänge, 40 Tonnen) testen.

Die **verladende Wirtschaft** und **namhafte Systemlogistiker** wollen den Lang-Lkw, um bei einer weiteren Zunahme des Straßengüterverkehrs Fahrzeuge um ein Drittel besser auszulasten und Fahrer effizienter einzusetzen.

Der **Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)** will den Feldversuch abwarten, befürwortet aber eine Verlängerung des Aufliegers auf rund 15 Meter.

Die **Gewerkschaft der Polizei (GdP)** vertritt die Ansicht, das nur durch einen breit angelegten Feldversuch geprüft werden kann, ob die Gigaliner die Straßen entlasten und damit auch zu mehr Verkehrssicherheit führen.

Der **VDA** verfolgt mit **DB Schenker** ein Thesenpapier, das das Risiko begrenzen soll, dass es zu spürbaren Verlagerungen von der Schiene auf die Straße kommt. Neue Auflieger sollen sich durch Kranbarkeit auszeichnen.



Die **Opposition** im Bundestag ist gegen den Feldversuch. Sieben **Bundesländer** sind ebenfalls dagegen, Sachsen-Anhalt enthält sich. Eine Nutzung der BAB im Transit ist umstritten.

Die **Allianz pro Schiene** befürchtet eine dramatische Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße. Zusammen mit dem **ADAC** ist die Lobby-Organisation verantwortlich für teils einseitige Polemik gegen die sogenannten „Monstertrucks“.

DB Schenker sieht ebenfalls Risiken für den Schienengüterverkehr. Ziel müsse sein, diese Risiken zu begrenzen und eine gesunde Co-Modalität der Verkehrsträger zu erhalten.

Verdi und der **ACE** lehnen gemeinsam Lkw mit Überlänge strikt ab. Die Nachteile seien ungleich größer als die erhofften Vorteile. Alles in allem ließe sich so kein Effizienzgewinn erzielen.

Die **Deutsche Polizeigewerkschaft (DPOLG)** warnt davor, diese neue Dimension im Straßenverkehr auf die Autofahrer loszulassen.

selbehälter für weite Strecken schnell vom Lkw auf die Bahn umgeladen werden können. Deswegen will auch die EU die Richtlinie für Maße und Gewichte überdenken. Dazu kommt die Demografie. Allein in Deutschland scheidet in den nächsten 15 Jahren ein Drittel der Fahrer aus Altersgründen aus, qualifizierter Nachwuchs wird knapp. Lkw-Fahrer müssen in Zukunft effizienter mehr Leistung erwirtschaften.

So wie Peter Sempff mit seinem Lang-Lkw. Denn der rechnet sich. 103 Kilometer ist die Strecke lang. Sempff kann 52 Europaletten pro Tour laden – statt „nur“ 34 mit einem Sattelzug. Mit lediglich zwei Touren transportiert er ergo insgesamt 104 Europaletten. Dennoch verbraucht er keinen Liter mehr. Es bleibt bei 30 Litern pro Hundert Kilometer, denn auf die Aerodynamik hat die reine Länge keinen Einfluss. Pro Tag spart er so 60 Liter Diesel ein – das sind 40 Tonnen CO₂ im Jahr. Der Lang-Lkw ist also ein zahnmes, eher umweltfreundliches Monster. ◀