



Foto: Hellmann Worldwide Logistics

Gigaliner

GOLIATH AUF RÄDERN

Für die einen sind sie der Albtraum eines jeden Autofahrers, für die anderen die Weiterentwicklung eines innovativen Verkehrskonzeptes: Die Gigaliner, Riesenlaster mit 25 Metern Länge und bis zu 60 Tonnen Gewicht.

Die hamburger wirtschaft im Gespräch mit Heinrich Schorn, Projektleiter Gigaliner bei Hellmann Worldwide Logistics, die den Riesen-Lkw derzeit in der Praxis testet.

hamburger wirtschaft: Wie läuft der Praxisbetrieb in Niedersachsen mit Ihrem Gigaliner?

Heinrich Schorn: Wir haben mit dem Praxisbetrieb Anfang November begonnen. Die Erfahrungen sind deutlich positiver als erwartet. Es gab keine Schwierigkeiten mit dem Rangierbetrieb. Der Gigaliner ist mit einem Mann zu bewegen – das war unser Ziel. Der Verkehr wird auf der Autobahn und Landstraße nicht behindert. Die Verbrauchswerte liegen auf gleichem Level wie bei herkömmlichen Lkw. Das Bremsverhalten ist genauso gut, weil der Gigaliner zwei Achsen mehr hat. Nach Berechnungen des ADAC dauert das Überholmanöver 4,5 statt 3 Sekunden bei Tempo 100.

hw: Dennoch gibt es erhebliche Sicherheitsbedenken, weil das 25 Meter lange Gespann besonders in den Städten Radfahrer und Kinder gefährden würde.

Schorn: Das steckt sehr viel Emotionalität drin. Sicherlich kann aufgrund der Länge und Rangierfähigkeit in den Innenstädten nicht so gut gefahren werden. Da gibt es natürliche Grenzen. Eine höhere Gefährdung ist bislang weder untersucht noch bewertet worden. Ich bin aber überzeugt, dass der Gigaliner nicht gefährlicher ist als der normale Lkw mit seinen 18 Metern Länge. Zudem entwickelt Hellmann ein eigenes Sicherheitskonzept, zum Beispiel mit Kameras im Innenraum, damit der Fahrer sieht, was am hinteren Ende des Zuges passiert.

hw: Befürworter loben den ökonomischen Aspekt des Fahrzeugs. War das entscheidend für Ihre Wahl?

Schorn: Wir setzen weniger aus ökonomischen Gründen auf den Gigaliner. Wir glauben an das Konzept und den Grundgedanken, dass der Verkehrsfluss in Deutschland weniger belastet wird, wenn Fahrzeuge mit höherem Volumen eingesetzt werden. Die Zahl der Lkw wird sicher nicht reduziert, weil das Güteraufkommen steigt.

hw: Kombiverkehr befürchtet eine Rückverlagerung von Schienentransporten auf die Straße. Eine berechtigte Sorge?

Schorn: Das Unternehmen Hellmann ist bekannt dafür, dass wir die Schiene fördern. Beide Formen, Güter zu bewegen, haben ihren Sinn und ihren Nutzen.

hw: Dennoch: Es gibt eine massive Unsicherheit, weil Standardisierung und Harmonisierung im kombinierten Verkehr durch die Ausnahmegenehmigung aufgehebelt werden. Können Sie das nachvollziehen?

Schorn: Überhaupt nicht, denn das von Hellmann eingesetzte Equipment von Wechselbrücke auf dem Motorwagen und Trailer ist komplett bahnkompatibel. Wir achten mit unserem Konzept sehr darauf. Multimodal ist unser bewusster Ansatz unter Einbeziehung der Entwicklung Zug. Wir wollen keine Oppositionsrolle zur Bahn einnehmen, sondern zwei Verkehrsträger intelligent miteinander verbinden.

hw: Was halten Sie vom Vorwurf, dass die 60 Tonnen schweren Gigaliner den Straßenbelag schädigen und eine Belastung für die Infrastruktur, wie etwa für Brücken, sind?

Schorn: Der Gigaliner – oder Euro-Kombi wie er auch genannt wird – hat bereits einen erheblichen Nutzfaktor, wenn er von 40 auf



Foto: Perrey

48 Tonnen Gewicht erhöht wird. Das ist für uns praxisnah und erstrebenswert. Es ist also gar nicht notwendig, auf die Höchstbelastungsgrenze von 60 Tonnen zu gehen. Diese Diskussion ist damit entschärft.

hw: Ist der Gialiner die Lösung für die Umwelt- und Stauproblematik?

Schorn: Er ist ein Lösungsansatz, aber nicht das Allheilmittel. Der Gialiner ist für bestimmte Einsatzbereiche nutzbringend, für andere Bereiche wie die Lieferung in Innenstädte oder Fußgängerzonen nicht. So nüchtern und sachlich wollen wir auch mit diesem Thema umgehen.

hw: Wird Deutschland als Transitland Ihrer Einschätzung nach von den Gialinern überrollt, zumal angrenzende Länder dem Konzept positiv gegenüberstehen?

Schorn: Darüber kann man trefflich diskutieren. Es wird sicher zunehmend diese Fahrzeuge geben, wenn die Genehmigung auf breiter Front erfolgt. Ich schätze, das wir hier durch die Produktionsphase unter Berücksichtigung in-

novativer Sicherheitskonzepte von einem Zeitraum von maximal fünf Jahren reden. Dann rollt der Gialiner über Deutschlands Straßen.

Die hamburger wirtschaft im Gespräch mit Armin Riedl, Geschäftsführer der Kombiverkehr KG, die als Dienstleister für 230 Speditionsbetriebe ein Netz für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße entwickelt.

hamburger wirtschaft: Kombiverkehr steht innovativen Fahrzeugkonzepten nach eigenen Angaben positiv gegenüber. Dann müssten Sie sich über den Gialiner doch freuen?

Armin Riedl: Kombiverkehr hat sich mit Fahrzeugkombinationen beschäftigt, die von den heute diskutierten Maximalwerten ausgehen, nämlich 60 Tonnen Gewicht und 25 Meter Länge. Wenn wir davon ausgehen, sehen wir im Wesentlichen die Probleme darin, dass ein Verkehrsträger auf dem Gesetzeswege eine starke Kapazitätserweiterung zugestanden bekommt.

„Der Gialiner ist nicht gefährlicher als der normale LKW“: Heinrich Schorn leitet das Gialiner-Projekt bei der Firma Hellmann

hw: Welche Auswirkungen hat der Riese auf andere Verkehrsträger?

Riedl: Unsere Strecken beginnen bei circa 400 Kilometern und stehen im direkten Wettbewerb zum Lkw. Wenn dieser in seiner Wettbewerbsfähigkeit durch Einführung des Gialiners massiv verbessert wird, wird damit eine Kostenreduzierung beim Lkw einhergehen. Das wird zwangsweise dazu führen, dass der Straßengüterfernverkehr preislich mit einem Schlag gegenüber der Schiene an Attraktivität gewinnt.

hw: Befürworter des Gialiners sagen, dass die Bahn flexibel bei Trassenführung und Zeiten reagieren kann, um so eine Rückverlagerung von Schienentransporten auf die Straße zu vermeiden.

Riedl: Das ist zu einfach gedacht, denn wir haben in Deutschland eine Schieneninfrastruktur, die es uns erlaubt, im Fahrplannetz Züge mit einer maximalen Länge von 700 Metern und einem Gesamtgewicht von 1 500 Tonnen zu fahren. Waggons und Lokomotiven könnten mehr, aber die Infrastruktur gibt nicht mehr her. Es gibt also natürliche Grenzen.

hw: Durch erhöhte Maße und Gewichte am Lkw könnten Wirtschaft und Umwelt belastet werden.

Riedl: Ich glaube, wir haben in der ganzen Diskussion die Logistikwirkung noch nicht differenziert untersucht. Denn wenn ich zum Beispiel zu einem Kunden mit dem Gialiner eine große Ladung bringe, heißt das noch nicht, dass ich im gleichen Umfang das Fahrzeug brauche, um Ware wieder vom Hof zu fahren. Unser Haus plädiert dafür, dass man in die Gesamtrechnung alle Verkehrsträger, auch Schiene und Binnenwasserstraße, einbezieht und den Lkw-Markt nicht isoliert betrachtet.

hamburger wirtschaft

ANZEIGENBERATUNG

Tanya Kumst

040 / 398 34 397

www.zwei-c.com

Wir sind immer für Sie da!!!

REIFEN-SERVICE-KONTOR POHLE e.K.

· PKW-, LKW- u. Industriereifen Im Hafen nahe der Speicherstadt, Hol- u. Bringservice v. Fahrzeugen
· Montage u. Reparatur Abrechnung mit Leasinggesellschaften. Für Sie rundum Sorglos !!!!

Sachsenbrücke 11-18 · Schuppen 37 · 20457 Hamburg

Tel: 78 10 75-40 Fax: 78 10 75-41 · info@reifenservicekontor.de

„Wir befürchten eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße“: Armin Riedl plädiert für Konzepte, die alle Verkehrssysteme mit einbeziehen

hw: Ihre Gesellschaft hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Auswirkungen auf den kombinierten Verkehr untersucht. Welche Ergebnisse liegen Ihnen vor?

Riedl: Bei der von uns unterstellten Kostensenkung von 20 Prozent durch den Gigaliner würden viele Transporte abwandern. Hinzu kommt, dass wir im wirtschaftlichen Schienenverkehr nur Ganzzüge betreiben. Das heißt, dass bei einer Absenkung der Menge von bis zu 30 Prozent der Restzug mit einer dann geringeren Auslastung nicht dauerhaft wirtschaftlich fahren kann.

hw: Mit welchen Konsequenzen?

Riedl: Im Eisenbahnsektor wird heute sehr viel Geld in Waggonen, Lokomotiven und Umschlagbahnhöfe investiert. Wir nutzen unsere Systeme mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 15 Jahren und mehr. Wenn jetzt also über Maße und Gewichte diskutiert wird, bedeutet das für die Betreiber der Schiene eine große Unsicherheit. Die Gigaliner-Diskussion hat deshalb zwei Effekte: Zum einen befürchten wir die Verlagerung von Ladung von der Schiene auf die Straße. Zum zweiten stehen die Unternehmer, die in den vergangenen Jahren massiv in die Schiene investiert haben, erst einmal in einer Position des Abwartens.

hw: Von welchen Kapazitäten reden wir und welche Bedeutung hat der Schienentransport jetzt?

Riedl: Kombiverkehr beförderte im Jahr 2005 auf Strecken ab 400 Kilometer rund 820 000



Foto: Perrey

Lkw-Ladungen auf der Schiene – Tendenz steigend. Wir sind jetzt in der Dynamik, die wir immer wollten. Insofern ist Kombiverkehr nicht gegen den Gigaliner, sondern für eine offene Diskussion unter Einbeziehung aller Verkehrsträger.

hw: Fürchten Sie Nachahmereffekte in anderen Ländern, wenn der Gigaliner durch Deutschland rollt?

Riedl: Deutschland ist Schlüsselland in Europa durch seine wirtschaftlich starke Position und seine Rolle als Transitland. Deshalb kommt Deutschland eine besondere Rolle zu, denn schon heute befürworten Länder wie

die Niederlande und die skandinavischen Nachbarn den Einsatz des Gigaliners. Ein Beispiel mag zur Verdeutlichung dienen: Wir fahren heute Verkehre aus Skandinavien nach Italien, die überhaupt keine Straße sehen, sondern direkt vom Schiff auf die Eisenbahn verladen werden. Wenn die Zulassung für den Gigaliner kommt, werden diese Kapazitäten auf die Straße verlagert und Hamburg als Verkehrsknotenpunkt noch stärker belasten. ■

Nicola Sieverling
redaktion@hamburger-wirtschaft.de
Telefon 36 13 8 302



Foto: Hulton Archive / Getty Images

DATEN UND FAKTEN ZUM THEMENSCHWERPUNKT

Im Jahr 2005 wurden in Deutschland 272 776 Nutzfahrzeuge zugelassen, 4,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Den größten Anteil hatten Lkw: 176 450 mit bis zu sechs Tonnen (+ 3,1 Prozent), 46 483 mit über sechs Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (+ 5,8 Prozent). Dazu kamen 5 426 Omnibusse (+ 0,5 Prozent), 32 460 Sattelzugmaschinen (+ 5,8 Prozent) und 11 957 sonstige Kraftfahrzeuge (+ 7,8 Prozent). Von den 13 454 194 Kraftfahrzeugen, die deutsche Hersteller im Jahr 2005 weltweit produzierten (+ 3,3 Prozent), waren 1 116 411 Nutzfahrzeuge (+ 15,7 Prozent) und 2 131 744 so genannte Light Trucks (+ 0,6 Prozent). Im Inland wurden 407 523 Nutzfahrzeuge produziert (+ 7,9 Prozent). (Quelle: Verband der Automobilindustrie, www.vda.de)

UNSER THEMENSCHWERPUNKT IM NÄCHSTEN EXTRA-JOURNAL: WEITERBILDUNG UND SEMINARE