



„Ökokombis sind so sicher wie normale Lkw“

Niederländisches Verkehrsministerium legt Erfahrungsbericht über den landesweiten Großversuch mit 25,25-m-Lastzügen vor

Von Eckhard-Herbert Arndt

Während in Deutschland noch über einen Großversuch mit 25-m-Lastzügen diskutiert wird, haben die Niederlande längst Nägel mit Köpfen gemacht. Eine Expertenkommission hat nun den Abschlussbericht des vor knapp eineinhalb Jahren gestarteten Projekts vorgelegt – mit deutlich positiven Ergebnissen.

Der 24. August 2004 wird in der Geschichte des niederländischen, vielleicht auch des EU-Verkehrswesens einen besonderen Platz einnehmen. Denn an diesem Tag fiel auf dem weitläufigen Fahrzeugtest-Gelände in Lelystad bei Amsterdam das Startzeichen zum landesweiten Feldversuch mit den so genannten „Ökokombis“, wie die 25,25 m langen und bis zu 60 t schweren Lkw-Kombinationen in den Niederlanden genannt werden. Dabei waren sich auf niederländischer Seite alle Beteiligten darüber im Klaren, dass von diesem Versuch auch wichtige Impulse für die EU-Verkehrspolitik ausgehen würden.

Deutliche Einsparpotenziale. Inzwischen ist der Feldversuch offiziell abgeschlossen. Als zeitlicher Eckpfeiler steht dafür der 1. November 2006. Mit dem Beginn des Versuchs wurde auch ein umfassendes wissenschaftliches Begleitprogramm gestartet. Ziel war es, alle wichtigen Daten und Erfahrun-

gen des in dieser Form und Größe einzigartigen Feldversuchs zu sammeln und auszuwerten. Dies war eine der zentralen Vorgaben: Es sollte eine solide Datengrundlage geschaffen werden, um daraus politische Entscheidungen auf nationaler Ebene – und später vielleicht auch auf EU-Ebene – ableiten zu können.



Obwohl der Versuch auf eine Frist von zwei Jahren angelegt war, wurden die für den so genannten Abschlussbericht („Monitoringsonderzoek“) benötigten Daten nur bis zum 1. Dezember 2005 gesammelt und wissenschaftlich ausgewertet. Der Bericht selbst lag Ende Mai 2006 zunächst als internes Dokument vor, das im weiteren Verlauf dann auch über das Internet der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Auf rund 116 Seiten haben die Mitarbeiter der mit der Untersuchung beauftragten Gesellschaft für Beratung, Projektmanagement und Ingenieurdienst-

leistungen Arcadis die Erkenntnisse zusammengefasst.

Die Eckpunkte. Fünf Kernfragen stehen im Mittelpunkt des Berichts. Das wäre zum Ersten die Frage nach der Einsparung von Fahrzeuggrundläufen von herkömmlichen Lkw dank des Einsatzes von so genannten LZV (Lan-

gere en zwaardere vrachtwagens/überlange und schwere Lastzüge). Die Antwort war zwar offensichtlich, wird aber im Bericht präzisiert: Bezogen auf Lastzüge mit einer Nutzlast von mehr als 20 t liegt das Einsparpotenzial bei 7 bis 31 Prozent. Dieses Spektrum ergibt sich, weil die Höhe der möglichen Einsparungen vom Umfang der Einschränkungen und gesetzlichen Auflagen abhängt.

Sicherheit im Fokus. Auch auf den Verkehrssicherheitsaspekt, der in der deutschen Diskussion rund um den Ökokombi eine große Rolle spielt, gingen die niederländischen Experten intensiv ein. Und sie ermittelten für den Berichtszeitraum lediglich einen Verkehrsunfall unter Beteiligung eines LZV. Wobei der Unfall selbst, an dem ein Pkw beteiligt war, ausdrücklich als „nicht LZV-spezifisch“ von den Fachleuten eingestuft wurde. Eine Tatsache, die sich im Bericht in der Aussage widerspiegelt: „Es gibt keinen Anlass dafür anzunehmen, dass ein LZV weniger verkehrssicher ist als ein normaler Lkw.“ Schließlich sorgten bereits die mit der Erteilung einer Sondergenehmigung verbundenen Auflagen dafür, dass der Verkehrssicherheit in besonderem Umfang Rechnung getragen wird.

So dürfen diese Lkw in Holland lediglich auf Autobahnen eingesetzt werden. Das Szenario, dass 25-m-Lastzüge in innerstädtischen Kreisverkehren die Verkehrssicherheit massiv gefährden könnten, ist in Holland also nicht zum Tragen gekommen. Die Fachleute gehen sogar noch einen Schritt weiter: Für den Fall einer großzügigen Marktöffnung für die LZV und der damit verbundenen Einsparung an Lkw-Touren sei sogar mit einem Rückgang bei den Verkehrsoffern zu rechnen.

Kosten sinken. Als weiteren wichtigen Pluspunkt, der für die LZV spricht, haben die Fachleute den Kraftstoffverbrauch und damit auch die geringere Umweltbelastung ermittelt. Allein für die überschaubare Anzahl der am Versuch beteiligten LZV ergab sich eine Kraftstoffeinsparung von rund 33 Prozent im Vergleich zu der Anzahl der sonst für das Transportvolumen notwendigen konventionellen Sattelzüge. Ein Praxisbeispiel: Für den Transport von 85 Europaletten hätte der Unternehmer drei normale Lkw-Kombinationen einsetzen müssen. Mit einem LZV konnte er diese Palettenanzahl auf einen Schlag abfahren.

Auch die verladende Wirtschaft äußerte sich wohlwollend über den Einspareffekt der größeren Transportlösung. Weniger Lkw heißt für sie auch weniger Druck auf den Engpass „Andocktor“. Die Treibstoffeinsparung ging natürlich auch mit einem Rückgang des Schadstoffausstoßes einher. Als Gesamteinsparungspotenzial bei den Kosten errechneten die Fachleute beim LZV eine Einsparung von bis zu 25 Prozent pro Tonnenkilometer – da mehr Nutzlast mitgenommen werden kann.

Flexibel einsetzbar. Bleibt der Aspekt „Einfluss auf den Modal Split“, ein ebenfalls in Deutschland leidenschaftlich diskutierter Punkt. Hier heißt es ganz klar im Bericht: „Der Einfluss von LZV sorgt nur für einen begrenzten Modal Shift.“ Der Lkw-Anteil in den Niederlanden könnte um 0,05 bis 0,1 Prozent zunehmen. Das werde wiederum für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu einem Rückgang um 0,2 bis 0,3 Prozent am Modal Split und zu 1,4 bis 2,7 Prozent bei der Bahn führen. Auch hier empfiehlt sich der Seitenblick auf Deutschland, wo beispielsweise Kombiverkehr im Sommer 2006 von ganz anderen Szenarien beim Modal Split ausging.

Die Interviews mit den Versuchsteilnehmern in Holland zeigten: Für die meisten Unternehmer stellte sich die Frage nach einer Alternative zum Lkw nicht. Ihre Fahrzeuge sind entweder in zeitkritischen Just-in-time-Verkehren oder in der Distribution unterwegs. Und oftmals scheitert ein Umstieg einfach an der Tatsache, dass in der Nähe des Unternehmensstandorts kein alternativer Verkehrsträger zur Verfügung steht. DVZ 25.1.2007 (ben)

NACHGEFRAGT



Ambro Smit

Leiter „Verbandspolitik und Teilmärkte“ beim niederländischen Lkw-Verband TLN

Der Großversuch in den Niederlanden ist abgeschlossen. Wie geht es weiter?

Auf den Feldversuch folgt jetzt eine Erfahrungsphase. Diese wird sich voraussichtlich über mehrere Jahre erstrecken. Dabei gelten die bisherigen Obergrenzen in Bezug auf die Anzahl der Unternehmen und Fahrzeuge nicht mehr. Diese lagen beim Feldversuch bei maximal 100 Firmen und 300 Ökokombis. Derzeit wird mit dem Verkehrsgewerbe über die weiteren Rahmenbedingungen verhandelt.

Wie viele Super-Lkw sind derzeit in den Niederlanden unterwegs?

Aktuell werden 155 Fahrzeugkombinationen eingesetzt. Das sind Fahrzeuge, die mit dem Stichtag 1. November 2006 bei der nationalen Straßenverkehrszulassungs-Behörde RDW angemeldet waren und zugelassen wurden.

In welchen Bereichen werden die Fahrzeuge eingesetzt?

Von den 155 Einheiten laufen 35 im Containertransport. Weitere zwölf Fahrzeuge werden zur Beförderung von Blumen und Pflanzen eingesetzt. Die anderen Fahrzeuge verteilen sich auf verschiedene Einsatzzwecke wie den Transport von Büchern, Lebensmitteln, Getränken oder Abfall.

Welche Aufmerksamkeit genießt das Thema noch in den niederländischen Medien?

Die Fachpresse einmal ausgenommen, wird über diese Fahrzeuge in den allgemeinen Medien eigentlich nicht mehr berichtet. Mit anderen Worten: Die Einführung ist denkbar geräuschlos und problemlos verlaufen.

Herr Smit, vielen Dank für das Gespräch. DVZ 25.1.2007 (eha/ben)

PRAXISERFAHRUNG

400 000 km pro Jahr gespart

Das mittelständische Logistikunternehmen Tielbeke Transport BV aus Lemelerveld hat Ende 2005 vier 25-m-Lastzüge, so genannte LZV, angeschafft. Die Kombinationen bestehen jeweils aus einem konventionellen Sattelzug mit Zentralachsanhänger. Sie verkehren im Linienverkehr zwischen dem Werk eines Großkunden in Breda und dessen europäischem Zentrallager im 170 km entfernten Zwolle.

Dank der LZV kann die Tagesproduktion von 300 bis 400 Europaletten optimal abgefahren werden. Robert Tielbeke, geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens, rechnet vor: „Statt zwölf normaler Lkw kommen wir seitdem mit täglich acht LZV-Einsätzen aus. Pro Jahr legen unsere

Fahrzeuge also rund 400 000 km weniger zurück.“ Insgesamt hat Tielbeke 20 Fahrer für den Einsatz auf den LZV ausgebildet. Jedes Fahrzeug ist mit zwei Mann besetzt, um so die Ruhe- und Lenkzeitbestimmungen optimal auszuschöpfen.

Zudem werden die Fahrer nach einer bestimmten Zeit auf anderen Strecken eingesetzt, um Eintönigkeit zu vermeiden. Danach kommen sie wieder zurück in den LZV-gestützten Verkehr. Auch Urlaubszeiten oder krankheitsbedingte Ausfälle können dank der Anzahl von 20 geschulten Fahrern bestens ausgeglichen werden. Tielbeke ist überzeugt: „Die LZV sind für diesen Kunden und das damit verbundene Geschäft eine ideale Lösung.“ DVZ 25.1.2007 (eha/ben)



»Acht LZV ersetzen 12 normale Lastzüge«

Robert Tielbeke, geschäftsführender Gesellschafter von Tielbeke Transport BV

Eckhard-Herbert Arndt, Verkehrs-Fachjournalist, Garstedt. Kontakt über bennuehr@dvz.de