

teur Doll nennt etwa Toilettenpapier, Bettfedern, Bettgestelle oder leichte Automobilteile in Gestellen. „Wir wollen mit den Lang-Lkw ja auch nicht in die Innenstadt fahren“, hängt Doll die Auseinandersetzung etwas tiefer. Sie würden in der Regel von Güterterminal zu Güterterminal verkehren und anschließend wieder entkoppelt.

## Geringere Betriebskosten

Treibendes Moment für die Einführung von Giga-Linern dürfte die Aussicht der Unternehmen auf geringere Betriebskosten sein. Aufgrund des höheren Ladevolumens von rund 50 Prozent sinkt der Treibstoffverbrauch – eine optimale Beladung vorausgesetzt. Pro Tonne Ladung ließen sich die Transportkosten gegenüber herkömmlichen Lkw um 25 bis 30 Prozent senken. Das drückt wiederum die Frachttarife. Wird der Straßengüterverkehr um ein Prozent günstiger, hat eine Studie des Bundesumweltamtes ergeben, geht die beförderte Menge auf der Schiene um ein Prozent zurück. Nach einer Schätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen würden 14 Millionen Tonnen Fracht zurück auf die Straße verlagert. Im Kombi-Verkehr rechnen Gutachter laut VCD damit, dass bis zu 55 Prozent des Schienenverkehrs wieder auf der Straße landen. Die Kritiker der Monster-Trucks wollen deshalb den anhaltenden Trend zu mehr Verkehr auf der Straße unterbrechen und mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern.

Die Spediteure müssen sich derzeit in Geduld üben. Immerhin kostet ein kompletter Giga-Liner laut Heinrich Doll zwischen 150 000 und 180 000 Euro. Kommt die bundesweite Zulassung nicht zustande, macht die Investition keinen Sinn. Innenminister Hermann warnt die Unternehmen noch vor einer weiteren Unsicherheit: „Wenn sich nach ~~zum~~ Probejahren kein positives Testergebnis ergibt, würden die Firmen die Berechtigung verlieren, ihre Lang-Lkw in Deutschland zu benutzen.“ Ihnen bliebe dann nichts anderes übrig, als die Trucks wieder in kleinere Einheiten zu zerlegen oder aber nach Schweden und Finnland zu verkaufen, wo sie zugelassen sind.

> MANFRED HUMMEL

---

## INFO Giga-Liner

Als Giga-Liner, Lang-Lkw oder EuroCombi gelten im Transportgewerbe Lastwagen mit Überlänge. Auf ihrer Rückseite tragen die Fahrzeuge die Aufschrift „Long Vehicle“. Entwickelt wurden sie für den wirtschaftlichen Transport von Stückgütern. Giga-Liner sind bis zu 25,25 Meter lang und bis zu 60 Tonnen schwer. Sie haben ein Volumen von 52 Palettenplätzen oder 150 Kubikmetern. Bei dem geplanten bundesweiten Feldversuch wird das Gesamtgewicht allerdings auf 44 Tonnen beschränkt. Im Vergleich dazu sind derzeit schwere Lkw mit Anhänger von 18,75 Meter Länge und 40 Tonnen Gesamtgewicht in ganz Europa erlaubt. 60-Tonner fahren nur in Schweden und Finnland. Die Giga-Liner gibt es in unterschiedlichen Ausführungen: als verlängerten Sattelzugauflieger, als Motorwagen mit zwei Anhängern oder als Sattelzuganhänger mit zwei Aufliegern. Weitere Variationen sind möglich.

---

**VERANTWORTLICH**  
für beide Seiten:  
Bayerischer Gemeindetag  
Redaktion: Wilfried Schober