



# INTERVIEW MIT PROF. MICHAEL SCHRÖDER

30.11.2015

Der Lang-Lkw, über Jahre nur als Gigaliner oder auch EuroCombi bekannt, bewegt seit fast zehn Jahren die Gemüter. Von Verladern wird er insbesondere aufgrund seiner höheren Raumkapazität gefordert, von Bürgerbewegungen und auch den Grünen als „Monster-Truck“ verteufelt. In Baden-Württemberg scheint sich die rot-grüne Landesregierung nun auf die Logistikbranche zuzubewegen. Bereits im Jahr 2006 war Prof. Schröder maßgeblich an der ersten umfassenden Kalkulationsstudie – die damals Kombiverkehr, Frankfurt, in Auftrag gegeben hatte – beteiligt.

Nachgefragt: Kommt nun der Lang-Lkw, Prof. Michael Schröder? In Baden-Württemberg als wichtigem Industrieland scheint die Front gegen das 25-Meter-Fahrzeug langsam zu bröckeln. Wie lässt sich dieser Sinneswandel bei einem nicht gerade als Logistikfan bekannten Verkehrsminister erklären?

MS: Gute Frage. Daimler als nicht unbedeutender Player in Baden-Württemberg hat sein ernsthaftes Interesse an einem Praxistest für Baden-Württemberg und seine Beteiligung an einer Nachhaltigkeitsstudie für den Lang-Lkw bekundet. Da kann vermutlich auch ein grüner Ministerpräsident nicht weghören. Außerdem scheinen kleine Nadelstiche, beispielsweise durch Veranstaltungen unseres Logistik-Netzwerkes Baden-Württemberg (LogBW), zu fruchten.

Eine solche Studie ist für Logistiker doch auch eine gute Nachricht.

MS: Wie man es nimmt. Was soll denn Neues herauskommen? In meinen Augen ist das eine reine Verschwendung von Steuergeldern. Es ist alles gesagt. Alle technischen und monetären Fakten sind seit langem bekannt. Es gibt bereits unzählige Studien. Also alles Zeitschinderei, um das Thema in die nächste Regierungsperiode zu schieben.

Harte Worte ...

MS: Und es kommen noch mehr ... Was mich nämlich richtig ärgert, ist der Etikettenschwindel. Jetzt wird das Thema Nachhaltigkeit nach vorn geschoben. Aber vorher hieß es, der Lang-Lkw mache die Straßen kaputt, dann waren es die gefährlichen Überholmanöver für Pkw, dann die gefährliche Querung von Bahnübergängen, dann der lange Bremsweg usw. All diese Argumente wurden durch neutrale, seriöse Studien widerlegt, und jetzt – wo man keine Munition mehr hat – wird die CO<sub>2</sub>-Belastung ausgepackt.

... was aber doch berechtigt ist.

MS: Schon, es gibt aber dennoch nichts Neues. Der Lang-Lkw ist eine Fahrzeugverbindung aus Motorwagen oder Sattelzugmaschine mit Aufliegern oder Anhängern oder einer Kombination davon. Bezogen auf den höheren Output des Lang-Lkw gehen der Kraftstoffverbrauch um knapp 15 Prozent, die CO<sub>2</sub>-Belastung um knapp 20 Prozent und die Kosten je Ladeinheit um 20 Prozent zurück – das übrigens leugnet niemand.

Warum dann die politische Aufregung?

MS: Weil die Sorge besteht, dass auch Transporte, die heute auf der Schiene sind, bei Freigabe des Lang-Lkw auf die Straße verlagert werden. Und wissen Sie was?

Ja?

MS: Da hat Verkehrsminister Hermann im Grunde recht: Denn 20 Prozent Einsparung je Ladeinheit sind mehr als attraktiv.

Also ist das Verbot richtig?

MS: Nein, es ist falsch. Denn erstens ersetzen zwei Lang-Lkw drei konventionelle Lkw, und zweitens will kein Mensch die Lang-Lkw in Ballungsgebiete fahren lassen. Es geht immer um Punkt-Punkt-Transporte. Und das bedeutet: raus aus dem einen Werk, rein in das andere Werk oder in ein Zentrallager oder in einen Hafen. Die Relation zwischen den VW-Werken Wolfsburg und Emden ist ein gelebtes schönes Beispiel dafür: rauf auf die Autobahn, runter von der Autobahn. Und Autobahnzubringer von zwei Kilometern sind dabei in der Regel völlig unproblematisch. Warum also vergeben Landesverkehrsminister in solchen begründeten und vor allem sinnvollen Szenarien nicht auf Antrag Ausnahme genehmigungen? Damit würde die Verlagerung von der Schiene ex ante verhindert und zudem die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen zurückgefahren – was übrigens auch ein wichtiges Argument pro Lang-Lkw ist.

Muss HUETTEMANN also seinen Fuhrpark umstellen?

MS: Langsam – es geht immer um fünf Faktoren, die ein Spediteur klären muss: Quelle, Senke, Ladung, Auslastung, Frequenz. Wenn eines davon nicht passt, ist der konventionelle Lkw immer noch die bessere Wahl.

Prof. Schröder, besten Dank für das Gespräch.

**Kontakt:**

Julian Kutzim

Leiter Unternehmenskommunikation

Huettemann Holding

[j.kutzim@huelog.de](mailto:j.kutzim@huelog.de)

+49 151 5115 5151