



Längere und schwerere Lastzüge = Starke Verkehrszunahme auf der Straße

Eine derzeit geführte Kampagne für den Einsatz von Straßenlastzügen einer autorisierten Länge von 25,50 m und einem Gewicht bis zu 60 t – bekannt unter dem Schlagwort « Gigaliner » (anstelle von momentan in gewissen Konfigurationen erlaubten 18,75 m und 40/44 t) – scheint besonders in Deutschland immer größeren Anklang zu finden. Die Befürworter bedienen sich des Arguments, dass mit solchen Fahrzeugen gleiches Verkehrsvolumen mit vermindertem LKW-Aufkommen realisiert werden könne.

Die UIRR und ihre Mitgliedsgesellschaft KOMBIVERKEHR sind der Meinung, dass diese simple Formel die Folgen einer Liberalisierung der Parameter « Maße und Gewichte » unvollständig und verfälscht darstellt und haben daher die auf diesem Gebiet spezialisierte Beratungsfirma TIM Consult mit einer detaillierten Studie über die voraussichtlichen Folgen dieser Liberalisierung auf den Kombinierten Verkehr (KV) beauftragt.

Innerhalb der Studie wurden nicht weniger als 776 Verkehrsströme auf 28 Verbindungen durch Deutschland in den verschiedenen Marktkomponenten – national/international, See- und Landverkehr – untersucht und es hat sich herausgestellt, dass unter dieser Perspektive mindestens 55% des KV auf die Straße zurückverlagert würden, mit einem Anstieg der Straßenfahrten um 24%.

Sowohl die nicht in der Studie berücksichtigten jedoch zweifellos schwerwiegenden Konsequenzen für Sicherheit und Umwelt, als auch die Bumerangwirkung auf den Transitverkehr durch Deutschland im Falle einer Durchsetzung des Gigaliner-Konzepts in anderen Nachbarländern, sollten dringend durch die entsprechenden Verantwortlichen bzw. Instanzen untersucht werden.

Die UIRR und KOMBIVERKEHR rufen daher die Behörden auf, die gültige Richtlinie 96/53 beizubehalten – sie garantiert den verschiedenen Verkehrsträgern einen relativ chancengleichen Zugang zum Markt.

Andernfalls :

- würden sie ihre Förderpolitik im Bereich der Intermodalität völlig in Frage stellen,
- würden bedeutsame Investitionen auf verschiedenen Ebenen, vom Verloader bis hin zum Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich noch lange nicht amortisiert haben, vorzeitig entwertet. Zum Beispiel könnten Sattelaufleger mit über der derzeitig zulässigen Länge von 13,60 m nicht mehr in ihrer jetzigen Form mit den bestehenden Wagons befördert werden.
- würden sie sich ungerechtfertigter Weise störend auf einen Güterverkehrsmarkt, der Stabilität für seine Planung benötigt, auswirken.

Gerade zu Zeiten, in denen der unbegleitete KV wieder zu Wachstumsraten von bis zu 15% zurückfindet, wäre eine gegenteilige Entscheidung besonders unverständlich.