

Der aktuelle Stand der Dinge

Dass die Zulassung 25,5 m langer Lkw-Kombinationen auf Europas Strassen enorme Auswirkungen hätte, ist unbestritten. Über die Vor- und Nachteile gehen die Meinungen jedoch weit auseinander. Der Produktivitätsgewinn für den Lkw wird von den Strassen-transporteuren erhofft, von Bahnen und Kombioperatoren befürchtet. Die EU-Kommission will nun umfassende Klarheit schaffen.

Wenn heute im Bereich Verkehr ein politisches Thema im Vordergrund steht, ist es die Zu- bzw. Nichtzulassung von Lkw in Europa, die die derzeit durch die Richtlinie 96/53 zugelassenen Normen überschreiten würden. Von existenzieller Bedeutung ist die Frage für die Eisenbahnen und – vor allem – für die Kombi-Operateure Europas.

Deren Dachgesellschaft UIRR und die deutsche Mitgliedsgesellschaft Kombiverkehr haben als erste mit einer Studie die durch den Einsatz längerer und schwererer Lkw-Züge vorhersehbaren Auswirkungen eruieren lassen, nämlich die Rückverlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse, weil diese Einheiten logischerweise um ungefähr 20 bis 25% pro angebotene Tonnenkilometer (tkm) günstiger werden.

Drohende Rückverlagerung würde ...

Eine sorgfältige Auswertung von ungefähr 800 Haus-Haus-Verkehrsströmen im kombinierten Verkehr (KV), deren Strecken zur Zeit vollständig oder teilweise durch Deutschland verlaufen, hat bewiesen, dass in 55% der Fälle der Preisvergleich mit einem traditionellen Lkw, der heute zu Gunsten des KV ausfällt, dann zu Gunsten der Megatrucks ausfallen würde. Die so resultierende Rückverlagerung würde eine 24%ige Steigerung der Strassenfahrten mit sich bringen, nicht eine Verringerung,

wie die Megatruck-Verfechter aus Industrie und Handel behaupten.

Mehrere andere wissenschaftliche Analysen wurden bei Beratern und akademischen Instituten in Auftrag gegeben, etwa jene auf Initiative des deutschen Verkehrsministeriums, der Gemeinschaft europäischer Bahnen (GEB/CER) und des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), die ebenfalls die Auswirkungen dieser Modalverlagerung auf die Strassenbelastung, Verschmutzung und Sicherheit überprüfen wollten.

... Strassenkosten explodieren lassen

Die Schlussfolgerungen gehen laut UIRR grosso modo in die gleiche Richtung: Alle Parameter würden sich deutlich verschlechtern und die Anpassungen oder Bauarbeiten an der Strasseninfrastruktur wären noch schwieriger zu rechtfertigen, als sie es schon allein aufgrund ihrer Finanzierung durch die Staaten wären.

Angesichts der zahlreichen Stellungnahmen zum Megatruck hat EU-Vizepräsident Jacques Barrot beschlossen, ein Konsortium von Beratern mit einer umfassenden Überprüfung der Frage zu beauftragen. Wie von der UIRR erwartet, konnten bei einer ersten Zusammenkunft der interessierten Parteien mit diesen Beratern Anfang März in Brüssel die unterschiedlichen Standpunkte, von denen einige nicht fundiert waren, nur bestätigt werden.

Die Kommission habe – so die UIRR – richtigerweise verdeutlicht, dass diese Analyse nicht nur die Megatrucks betrifft, sondern auch andere Formen der Liberalisierung der Richtlinie 96/53, wie eine eventuelle Erhöhung des Maximalgewichts auf der Strasse im Rahmen der derzeitigen Abmessungen der Lkw. Die Möglichkeit einer derartigen Erleichterung für den Lkw-Verkehr müsse umfassender überprüft werden, und zwar im Hinblick auf ihre Auswirkung auf den Modal-Split, der sich nur ungünstig auf jene Verkehrsträger auswirken kann, die nachweislich sicherer fahren und weniger verschmutzen, wie etwa die Schiene. So ergab sich für ein paneuropäisch repräsentatives Verkehrsnetz, dass bei gleichen Strecken der KV – verglichen mit dem reinen Lkw-Verkehr – durchschnittlich etwa 30% weniger nicht erneuerbare Energien verbraucht und bis zu 55% weniger CO₂ ausstösst. *PACT CO₂*

Ko-Modalität und Planungssicherheit

Grundsätzlich moniert die UIRR, dass jede Änderung der durch die Richtlinie 96/53 festgelegten Höchstgrenzen zum Nachteil der Verkehrsverlagerung, nicht der EU-Politik der Ko-Modalität entspräche. Diese besteht darin, mit Hilfe der wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile jedes Verkehrsträgers sowie deren vernünftigsten Kombination Mobilität zu schaffen. *hof*

www.uirr.com

www.kombiverkehr.de



Das Bild macht die enorme Länge der Gigaliner-Züge – 25,25 m – gut sichtbar.