

Bestnoten für den 25-m-Lkw

Straßengüterverkehr Studie sieht gute Gründe für Einführung von 25-m-Lkw in der EU

Von Michaela Findeis
und Christian Dahm

Der EU-weite Einsatz von Lkw-Kombinationen mit bis zu 60 t Gesamtgewicht und 25,25 m Länge ist nicht nur wirtschaftlich. Ihre Zulassung im internationalen Transport hätte auch positive Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Straßensicherheit. Das Studienbüro TM Leuven empfiehlt deshalb eine Revision der EU-Richtlinie 96/53/EG über Gewichte und Abmessungen von Lkw.

Längere Lkw-Kombinationen sind gut für die europäische Wirtschaft und schaden nicht der Gesellschaft. Zu diesem Schluss kommen die Autoren der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie über „Auswirkungen einer Anpassung der Gewichte und Abmessungen von Schwerfahrzeugen gemäß Richtlinie 96/53/EG“. Sie haben vier Szenarien untersucht (siehe Kasten). Einziger Wermutstropfen sind die beträchtlichen Kosten für Unterhalt und Anpassung der Straßeninfrastruktur, insbesondere Brücken.

Maximalen volkswirtschaftlichen Nutzen würde Europa aus einem uneingeschränkten Einsatz von Long Heavy Vehicles (LHV) mit bis zu 60 t Gesamtgewicht und 25,25 m Länge auf dem gesamten EU-Autobahnnetz ziehen (Szenario 2). Transporte mit diesen Fahrzeugen wären um 20 Prozent kostengünstiger als jene mit herkömmlichen Lkw.

Ausgehend von einem uneingeschränkten Einsatz der LHV und einer entsprechenden Frachtverteilung von 37,6 Prozent (LHV) und 62,4 Prozent (traditioneller Lkw) beziffert das Expertenteam die Kostenersparnis im Straßengüterverkehr mit 7,52 Prozent. Der volkswirtschaftliche Nutzen sei bei dieser Variante somit höher als die verursachten Infrastrukturkosten, so die Autoren der Studie.

Kostenersparnis. Hauptvorteil der „Maximal“-Variante ist die durchschnittliche Verringerung der Fahrleistung um 12,9 Prozent im Vergleich zu Szenario 1, in dem von einer unveränderten Gesetzgebung ausgegangen wird. Länderweise wären jedoch starke Unterschiede auszumachen: Griechenland würde am meisten davon profitieren (minus 20 Prozent), ebenso Spanien (minus 16 Prozent) und Finnland (minus 17,5 Prozent). In Deutschland würden 10 Prozent der gefahrenen Kilometer eingespart.

Dank ihrer um 12,45 Prozent besseren Energieeffizienz und gleichermaßen verminderten CO₂-Bilanz pro t/km würden die längeren und schweren Lkw den Firmen eine Kostenersparnis von 20 Prozent bescheren. Zugleich würden NO_x-Emissionen (im Vergleich zu Szenario 1) um 4,03 Prozent gesenkt und die Feinstaubbelastung um ganze 8,39 Prozent abnehmen.

Auch für die Straßenverkehrssicherheit fällt die Bilanz zugunsten der LHV aus. Obwohl die Gefahr folgenschwerer Unfälle aufgrund der höheren Tonnage und ungewöhnlichen Länge pro Ein-



Die Vorteile der langen Lkw sind nach Meinung der EU-Studie stichhaltig.

zelfahrzeug zunimmt, verringert sich das gesamte Sicherheitsrisiko laut TM Leuven aufgrund der geringeren Anzahl von Lkw. Das individuelle Risiko könnte durch begleitende Maßnahmen bei der Fahrerausbildung, strenges Überholverbot und mittels hochmoderner Sicherheitstechnologien sowie markanter äußerer Erkennungsmerkmale für andere Verkehrsteilnehmer reduziert werden.

Rückgang bei Bahn und Schiff. Das Hauptargument der Gegner dieser Fahrzeuge, dass sich aufgrund der verbesserten Rentabilität von LHV der Modal Split zu Lasten vor allem der

Schiene verschiebt, wird von TM Leuven zum Teil entkräftet. Zwar werde das Wachstum des Transportvolumens bis zum Jahr 2020 auf der Schiene um bis zu 3,8 Prozent und auf der Wasserstraße um bis zu 2,9 Prozent geringer ausfallen als prognostiziert. Angesichts der allgemeinen Wachstumsprognosen von 60 Prozent mehr Frachtvolumen bis 2020 würde etwa die Bahn dennoch jährlich 2,5 bis 3 Prozent zulegen. Ohne die Konkurrenz der LHV wären es 3 bis 4 Prozent, schätzen die Autoren der Studie.

Um andere Verkehrsträger im Wettbewerb nicht zu benachteiligen, könnte auf das schwedische Modell ei-

ner höheren Bemaßung zurückgriffen werden, die auch zusätzliche Infrastrukturkosten für LHV abdeckt, schlägt TM Leuven vor.

Problem Infrastruktur. Wesentlich schwerer wiegt die Belastung, der die Straßen durch eine Gewichtserhöhung ausgesetzt wird. In weiten Teilen Osteuropas lasse der Zustand des Straßennetzes einen Einsatz von schwereren Lkw nicht zu. Brücken stellen in ganz Europa Schwachstellen dar.

Dabei komme es weniger auf das Gesamtgewicht als auf die Lastverteilung und Anzahl der Achsen an. 44 t verteilt auf fünf statt sechs Achsen etwa seien extrem schädlich für die Infrastruktur, und ihre eventuelle Einführung durch die Kommission sei daher abzulehnen.

Grundsätzlich müssten alle Brücken der EU vor einer Zulassung von LHV auf Verträglichkeit geprüft werden. Dies dürfte ihren allgemeinen Einsatz wesentlich verzögern. Die Problematik könnte durch begleitende Maßnahmen entschärft werden. TM Leuven schlägt der Kommission vor, Überholverbote, Mindestabstände zwischen den Fahrzeugen und strenge Gewichtskontrollen vorzusehen. Mittels spezifischer Routenführungen könnten besonders sensible Brücken vermieden werden.

Die in Szenario 4 beschriebene EU-weite Zulassung von Lkw bis zu 44 t Gesamtgewicht und 20,75 m Länge sei nicht zweckmäßig. Ihre Umweltbilanz falle schlechter aus als die herkömmlicher Lkw. Die Kosten würden aufgrund höheren Treibstoffverbrauchs durch eine zusätzliche Achse sogar um 0,28 Prozent pro t/km steigen. Die Variante 3 – eine Einführung in sechs Mitgliedstaaten – würde für diese Länder die gleichen positiven Auswirkungen haben wie das favorisierte Szenario 2 einer EU-weiten Einführung. Eine Abnahme der Transportnachfrage in den für LHV gesperrten Nachbarländern sei nicht zu erwarten.

DVZ 24.1.2009

HINTERGRUND

Studie über 25-m-Lkw analysiert vier Szenarien

Die Studie über die „Auswirkungen einer Anpassung der Gewichte und Abmessungen von Schwerfahrzeugen gemäß Richtlinie 96/53/EG“ erstellte im Auftrag der Europäischen Kommission das belgische Studienbüro Transport & Mobility aus Leuven (TM Leuven). Gemeinsam mit Experten der Technischen Hochschule RWTH Aachen, des niederländischen Wissenszentrums TNO und des französischen „Laboratoire des Ponts et Chaussées“ legte TM Leuven im Juli 2008 (DVZ 12.7.2008 / Seite 1) erste vorläufige Ergebnisse vor.

Nach Prüfung durch Kommissionsbeamte wurde die Studie vergangene Woche offiziell auf der Webseite der Generaldirektion für Verkehr und Energie veröffentlicht. Es wurde dabei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse und Empfehlungen der Studie nicht die Meinung der EU-Kommission widerspiegeln.

Ausgehend von einer 60-prozentigen Wachstumsprognose der Transportvolumen im Zeitraum 2005 bis 2020 haben die Autoren der Studie vier verschiedenen Szenarien einer Zulassung von Ökokombis oder Long Heavy Vehicles (LHV) in der EU unter

die Lupe genommen. Die Auswirkungen auf Umwelt, Energieverbrauch, Verkehrssicherheit, Infrastruktur und Modal Split wurden dabei ebenso analysiert wie die Wirtschaftlichkeit.

■ Szenario 1: Es bleibt bis 2020 bei den Limits gemäß EU-Regelung 96/53 EG, die grenzüberschreitende Verkehre mit Fahrzeugen von bis zu 40 t (44 t im intermodalen Verkehr) und 18,75 m Länge erlaubt.

■ Szenario 2: LHV bis zu 60 t und 25,25 m werden in der gesamten EU auf Autobahnen und ausgewählten Regionalstraßen zugelassen, auch im internationalen Transport.

■ Szenario 3: LHV werden in jenen Ländern grenzüberschreitend eingesetzt, in denen sie bereits heute zugelassen sind, getestet werden oder werden sollen: Schweden, Finnland, Dänemark, Deutschland, die Niederlande und Belgien. In der Rest-EU bleibt es bei 40 t und 18,75 m.

■ Szenario 4: EU-weite Zulassung von Lkw bis zu 44 t und 20,75 m, entsprechend den Wünschen der Auto- und Chemieindustrie.

www.ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies_en.htm

Michaela Findeis, Fachjournalistin, Brüssel.
Kontakt über dvz.brussel@skynet.be