

VCD Position

Gigaliner

Gigaliner

Einleitung

Aufgrund der zunehmenden Globalisierung und der räumlichen und funktionalen Arbeitsteilung steigen weltweit die Transportleistungen. 2010 wurden alleine in Deutschland 4,07 Milliarden Tonnen im gewerblichen Güterverkehr transportiert – Transitverkehr nicht mitgerechnet. Das sind rund 50 Tonnen pro Einwohner. Davon wurden 76 Prozent per Lkw, 9 Prozent mit der Eisenbahn, 13 Prozent mit dem Schiff, 2 Prozent durch Rohrleitungen und 0,1 Prozent mit dem Flugzeug transportiert.

Weite Transportwege von Konsumgütern und die »Just in Time«-Produktion von Unternehmen sind Zeichen dafür, dass der Gütertransport zu billig ist. Es »lohnt« sich für Unternehmen, Güter über weite Strecken zu transportieren und beispielsweise deutsche Kartoffeln dort waschen zu lassen, wo es billige Arbeitskräfte gibt. Lagerkapazitäten werden nicht an Firmenstandorten vorgehalten, sondern die Lagerung geschieht auf der Straße, indem auf termingenaue Zulieferung von Waren gesetzt wird.

Diese Art der Produktion ist nicht nur umweltschädlich sondern auch riskant, da sie bei Lieferschwierigkeiten zusammenbricht. Zu Lieferengpässen kam es zum Beispiel 2007 durch die Streiks der Lokführer, Anfang 2011 durch das Schiffsunglück auf dem Rhein bei St. Goarshausen und durch die harten Winter in den Jahren 2010 und 2011.

Gigaliner

Europaweit sind die Höchstmaße und -gewichte für Lkw, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden dürfen, einheitlich festgelegt. Die Fahrzeuge dürfen maximal 18,75 Meter lang und bis zu 40 Tonnen schwer sein. Diese Begrenzungen gelten auch für den innerdeutschen Lkw-Verkehr.

Seit Jahren schon gibt es Bestrebungen von Herstellern und Großspeditionen, aber auch auf EU-Ebene, die Maße und Gewichte für Lkw auf 25,25 Meter Länge und ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen zu erhöhen. In Europa fahren diese großen Lkw, die sogenannten Gigaliner, bereits in Schweden und Finnland sowie im Rahmen von Feldversuchen auch in den Niederlanden, Dänemark und Norwegen.

Der Bundes-, aber auch einzelne Landesverkehrsminister, halten Gigaliner für ökologisch sinnvoll, da für die gleiche Transportmenge weniger Fahrzeuge in Anspruch genommen werden müssten. Sie sind der Auffassung, dass dadurch 20 Prozent weniger Diesel verbraucht und dementsprechend weniger CO₂ ausgestoßen werde. Als weiteres Argument wird ins Feld geführt, dass Gigaliner eine gute Möglichkeit seien, um mehr Platz auf den Autobahnen zu schaffen: »Wo heute drei Lkw unterwegs sind, sind es im Feldversuch nur zwei Lang-Lkw« (Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer). Das Speditionsgewerbe verspricht sich

von dem Einsatz großer Lkw in erster Linie Kostenvorteile durch weniger Fahrten für die gleiche Transportmenge.

Mit der Entscheidung über die grundsätzliche Zulassung von Gigalinern in Europa tut sich die EU-Kommission schwer. Im Gegensatz dazu hatte sich Deutschland bereits 2007 dagegen entschieden. Nach mehreren Tests in verschiedenen Bundesländern sprach sich die Verkehrsministerkonferenz der Länder im Oktober 2007 dafür aus, bestehende Tests mit Gigalinern zu beenden und keine weiteren durchzuführen.

Der Feldversuch der Bundesregierung

Mit dem politischen Wechsel durch die Bundestagswahl Ende 2009 änderte sich auch die politische Meinung zum Einsatz von Gigalinern in Deutschland. Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP heißt es: »Wir wollen neue Nutzfahrzeugkonzepte durch die maßvolle Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und -gewichte ermöglichen (...) Chancen und Risiken wollen wir in einem bundesweiten Feldversuch evaluieren.«

Im Zuge der Neuausrichtung des im Jahre 2008 beschlossenen Masterplans Güterverkehr und Logistik wurde dann 2010 von der Bundesregierung die Durchführung eines bundesweiten Feldversuchs mit überlangen Lkw beschlossen. Geplant war ursprünglich, ab 2011 für die Dauer von fünf Jahren bundesweit auf ausgewählten Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen Lkw bis zu einer Länge von 25,25 Metern und einem Gewicht von maximal 44 Tonnen zuzulassen. Für kleinere Straßen sollten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

Nach Vorstellung der Bundesregierung soll der fünfjährige Versuch zeigen, ob die Gigaliner den Straßenverkehr und die Umwelt insgesamt entlasten oder nicht. Zudem soll untersucht werden, ob überlange Lkw die Belastungen durch den wachsenden Güterverkehr reduzieren können. Nach Meinung der Bundesregierung seien keine Nachteile für die Infrastruktur zu erwarten, da während des Feldversuches nicht mehr Masse je Gigaliner transportiert werde, als bisher erlaubt.

Anfang Oktober 2010 sprach sich die Länderverkehrsministerkonferenz mehrheitlich gegen den geplanten bundesweiten Feldversuch mit langen Lkw aus. Die Ländervertreter befürchten eine verstärkte Gefährdung der Verkehrssicherheit und die Zunahme von Umweltschäden. Außerdem sehen sie durch den Einsatz von Gigalinern teure Infrastrukturmaßnahmen, wie den Bau von Parkplätzen und Umladestationen, auf sich zukommen.

Wegen der mehrheitlich ablehnenden Haltung der Bundesländer verzichtete die Bundesregierung in der Folge auf die Beteiligung von Bundestag und Bundesrat und startete den Feldversuch ohne deren Zustimmung. Für seine Durchführung wurde am 19. Dezember 2011 durch das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) eine Ausnahme-Verordnung erlassen, die zum 1. Januar 2012 in Kraft getreten ist.

Weil das BMVBS die Ausnahme-Verordnung für den Feldversuch ohne Zustimmung von Bundestag und Bundesrat erlassen und damit deren Beteiligungsrechte missachtet hat, klagen die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD gemeinsam gegen die Ausnahme-Verordnung für den geplanten fünfjährigen Feldversuch mit überlangen Lkw vor dem Bundesverfassungsgericht.

Die Realität

In der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusN) sind alle Vorgaben für den Feldversuch geregelt. Mit Veröffentlichung der Ausnahme-Verordnung am 21. Dezember 2011 im elektronischen Bundesanzeiger können sich Transportunternehmen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) registrieren lassen, wenn sie am Feldversuch teilnehmen möchten. Die Zahl der teilnehmenden extralangen Lkw ist nicht begrenzt. Das BMVBS geht davon aus, dass rund 400 Fahrzeuge an dem Versuch beteiligt sein werden. Erst wenn das Registrierungsverfahren durchlaufen ist, können die Spediteure mit ihren Gigaliner an dem Feldversuch teilnehmen. Das wird voraussichtlich im Frühjahr 2012 der Fall sein.

Die Verordnung des BMVBS sieht vor, dass Gigaliner nicht nur auf Autobahnen und Bundesstraßen, sondern auch auf einer Vielzahl von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen fahren dürfen. Die vollständige Liste aller Straßen befindet sich im Anhang der Verordnung.

Von einem »bundesweiten Feldversuch« kann allerdings keine Rede sein. Nur die Länder Bayern, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen und mit Einschränkungen Hamburg gestatten das Fahren von überlangen Lkw auf ihren Straßen. Die übrigen Länder lehnen den Versuch ab. Nordrhein-Westfalen und Bremen verweigern den Gigaliner sogar die Durchfahrt.

Die Länder Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt sprechen sich in ihren Koalitionsverträgen gegen die Teilnahme am Versuch aus. Die Verordnung des BMVBS genehmigt trotzdem Fahrten durch diese Bundesländer. Insgesamt führen 133 Kilometer Gigaliner-Strecken durch Baden-Württemberg und 144 Kilometer durch Sachsen-Anhalt. Baden-Württemberg strebt inzwischen eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht gegen die Zwangsverpflichtung durch den Bund an. Widerstand formiert sich inzwischen auch in Städten und Gemeinden entlang der Bundes- und Landesstraßen, die von den jeweiligen Ländern für den Versuch frei gegeben wurden.

Die Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) hat eine Studie über die Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen Straße und Schiene durch den Einsatz von Riesen-Lkw in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden im Oktober 2011 veröffentlicht.

Das beauftragte Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI und die K+P Transport Consultants ermittelten, dass zwischen Straße und Schiene sowohl im Einzelwagenverkehr wie auch im kombinierten Verkehr eine besonders sensible Konkurrenzsituation besteht. Demnach kann es neben direkten Verlagerungen von der Schiene auf die Straße auch zu einer nachgelagerten Abwärtsspirale kommen: Eine sinkende Nachfrage nach Bahngüterverkehr würde eine Ausdünnung des Angebots oder steigende Preise in diesem Bereich nach sich ziehen mit der Folge weiterer Verlagerungen von Gütertransporten auf die Straße.

VCD Position

Der VCD setzt sich dafür ein, dass Verkehr nachhaltig und sozialverträglich gestaltet wird, und dass Klimaziele auch und gerade im Transportbereich erreicht werden. In erster Linie kann das dadurch gelingen, dass Leerfahrten und unnötige Transporte vermieden, aber auch dadurch, dass Transporte von der Straße auf Bahn und Schiff verlagert werden.

Mit Gigaliner sind diese Ziele nicht zu erreichen. Im Gegenteil: Ihre Einführung ist verkehrspolitisch unsinnig und umweltpolitisch schädlich. Durch ihren Einsatz wird das Transportaufkommen auf der Straße und infolgedessen auch die Fahrtenhäufigkeit deutlich zunehmen, und zwar aus drei Gründen:

- durch den Anreiz, bisherige Schienenverkehre auf Gigaliner zu verlagern,
- durch den Anreiz, aufgrund des größeren Verkehrsvolumens der Lkw die Lagerhaltung seitens der Frachtkunden weiter abzubauen, und
- durch die Notwendigkeit, Zubringerverkehre mit Standard-Lkw zu Umladepunkten einzuführen, da Gigaliner aufgrund ihrer Größe Ziele innerhalb von Städten vielfach nicht erreichen können.

Der Einsatz von Gigaliner ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Bereits heute ist an jedem fünften Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang ein Lkw beteiligt. Es liegt auf der Hand, dass Unfälle desto gravierendere Folgen haben, je schwerer die Fahrzeuge sind. Zudem behindern Gigaliner durch ihre Länge den Verkehr. Sie machen Überholvorgänge unübersichtlich, haben längere Räumzeiten an Kreuzungen und Bahnübergängen und erhöhen das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Brücken, Tunnel, Leitplanken, Parkplätze, Bahnübergänge – unsere Straßen sind weder für 60-Tonner noch für eine Lkw-Länge von 25,25 Metern ausgestattet. Die Infrastrukturkosten, die allein beim Ausbau von Brücken für Lkw

über 40 Tonnen entstehen, schätzt das BMVBS auf bis zu acht Milliarden Euro. Hinzu kommen Kosten für Reparaturen, die im gesamten Straßennetz anfallen, wenn Gigaliner den Verschleiß beschleunigen.

Für den sogenannten Feldversuch der Bundesregierung sind zwar nur Lkw mit einem maximalen Gesamtgewicht von 44 Tonnen zugelassen, theoretisch ist bei einer Lkw-Länge von 25,25 Metern aber ein Gesamtgewicht bis zu 60 Tonnen möglich. Es ist zu befürchten, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis diese Transportmengen in einem einzigen Lkw über unsere Straßen transportiert werden.

Weitere Informationen

- Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehr im Überblick 2010
- Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusV): <http://bit.ly/zZX0s3>
- Ausnahme-Verordnung für potenzielle Teilnehmer des Feldversuchs mit Informationen zu den Teilnahmebedingungen: <http://bit.ly/zsv0bK>
- Deutsche Kurzfassung der Studie des Fraunhofer Instituts für System- und Innovationsforschung: <http://bit.ly/yNYvap>
- www.vcd.org/gigaliner.html
- www.nomegatrucks.eu/deu

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi Dutschke-
Straße 9 • 10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10
mail@vcd.org • www.vcd.org

bei Rückfragen

Heidi Tischmann • Referentin für Verkehrspolitik
Fon -36 • heidi.tischmann@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 01/2012