



Allianz pro Schiene

POSITION

ZU MONSTER-TRUCKS (60-TONNEN-LKW)

Diese Position ist als Resolution einstimmig von der Allianz pro Schiene-Mitgliederversammlung
am 9. November 2006 beschlossen worden.

In der Allianz pro Schiene sind folgende Mitgliedsverbände vertreten:





I. VORBEMERKUNG

Aktuell werden in Deutschland Forderungen erhoben, zukünftig deutlich schwerere und längere Lkw zuzulassen. Diese Fahrzeuge, die unter verharmlosenden Bezeichnungen wie „Innovative Nutzfahrzeugkonzepte“, „Giga-Liner“, „EuroCombi“ oder gar „Öko-Kombi“ vorgestellt werden, sollen ein zulässiges Gesamtgewicht von 60 Tonnen und eine Länge von 25,25 Metern erreichen (bislang maximal 40 Tonnen bzw. maximal 18,75 Meter zulässig).

In einzelnen Bundesländern (Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Baden-Württemberg) haben bereits so genannte „Modellversuche“ mit überlangen und überschweren Lkw begonnen.

II. ALLIANZ PRO SCHIENE-POSITION

Die in der Allianz pro Schiene zusammengeschlossenen Mitgliedsverbände halten die Einführung derartiger „Monster-Trucks“ für verkehrspolitisch unsinnig und umweltpolitisch schädlich:

1. Die in der aktuellen Diskussion wiederholt vorgebrachte These, der Einsatz von größeren Lkw erlaube, die gleiche Tonnage mit weniger Fahrten zu befördern, entlaste die Straßen und sei somit ein Beitrag zum Umweltschutz, ist eine bewusste Irreführung der Öffentlichkeit.

Diese These suggeriert, bei der Einführung von Riesen-Lkw gehe es darum, das bereits bestehende Transportaufkommen im Straßengüterverkehr lediglich aufkommensneutral anders und effizienter zu organisieren. Dies ist eindeutig nicht der Fall. Vorprogrammiert ist vielmehr eine deutliche Vergrößerung des Transportaufkommens auf der Straße und infolgedessen auch der Fahrtenhäufigkeit. Ursächlich hierfür sind drei Effekte:

- a) Anreiz zur Verlagerung von bisherigen Schienenverkehren auf Riesen-Lkw [Lkw wird in klassischen Schienenmärkten wettbewerbsfähig; der BGA (Bundesverband des deutschen Groß- und Außenhandels) schätzt den Produktivitätsgewinn der Riesen-Lkw auf rd. 25 %],
- b) Anreiz zum weiteren Abbau der Lagerhaltung auf Seiten der Frachtkunden durch größeres Transportvolumen der Lkw (Beschleunigung des Trends „Lagerhaltung auf der Straße“),
- c) Notwendigkeit zur Einführung von Zubringerverkehren mit Standard-Lkw zu Umladepunkten, da Riesen-Lkw aufgrund ihrer Dimensionen Ziele innerhalb von Städten vielfach nicht erreichen können.

Fakt ist: Wer Riesen-Lkw will, will mehr Verkehr auf der Straße – mit allen negativen Konsequenzen für Mensch und Umwelt.

2. Der Einsatz von Riesen-Lkw wird immense Kosten im Bereich der Straßeninfrastruktur verursachen.

Insbesondere die Brücken im deutschen Straßennetz sind nicht für eine Dauerbelastung durch Fahrzeuge mit über 40 Tonnen Gesamtgewicht ausgelegt. Allein im Brückenbau werden die Kosten für zusätzliche Reparaturen und Ertüchtigungsmaßnahmen auf Milliarden-Beträge geschätzt. Hinzu kommen weitere erhebliche Kosten für umfangreiche Anpassungen der Straßeninfrastruktur an die größere Fahrzeuglänge (Kreuzungen, Kreisverkehre, Bahnübergänge, Parkplätze und Rastanlagen, etc.).

Fakt ist: Diese zusätzlichen Kosten im Bereich der Straßeninfrastruktur müsste die Allgemeinheit – also der Steuerzahler – tragen. Da die Maut-Sätze in Deutschland nicht nach Fahrzeuggewicht oder Fahrzeuglänge differenziert



sind, würde auch für die Riesen-Lkw der gleiche niedrige Maut-Satz wie für 40-Tonner gelten.

3. Der Einsatz von Riesen-Lkw ist mit erheblichen Sicherheitsrisiken verbunden.

Schon heute ist das Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich zu verunglücken doppelt so hoch, wenn ein Lkw beteiligt ist.

Die ohnehin bestehenden Sicherheitsrisiken des Lkw würden durch die Zulassung von Riesen-Lkw noch verschärft: Längere Räumzeiten an Kreuzungen und Bahnübergängen, längere Überholwege und mangelnde Übersichtlichkeit, größere Masse beim Auftreffen auf Hindernisse (größere Schäden beim Auffahren auf Stauende und Gefahr des Durchbrechens von Leitplanken).

Fakt ist: Ladungen in dieser Größenordnung gehören auf die umweltfreundlichere und sicherere Schiene – nicht auf den Lkw.

III. ALLIANZ PRO SCHIENE-FORDERUNGEN AN BUND UND LÄNDER

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene fordern daher:

1. Die Bundesländer werden aufgefordert, die bereits begonnenen „Modellversuche“ mit Riesen-Lkw unverzüglich zu beenden und von weiteren Versuchen dieser Art abzusehen.
2. Der Bund wird aufgefordert, unverzüglich geeignete rechtliche Regelungen zu schaffen, die verhindern, dass durch „Modellversuche“ auf Landesebene und „Ausnahmegenehmigungen“ von einzelnen Bundesländern Fakten zur Einführung von Riesen-Lkw in Deutschland geschaffen werden. Zugleich soll sich der Bund auch auf EU-Ebene nachdrücklich dafür einsetzen, dass überlange und überschwere Lkw weiterhin nicht als EU-Standard zugelassen werden.
3. Der Bund wird aufgefordert, im Rahmen der Verkehrswegeinvestitionen und im Rahmen des angekündigten „Masterplans Güterverkehr“ dafür Sorge zu tragen, dass der Güterverkehr effizienter wird, indem die Warenströme zukünftig noch stärker als bisher von umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträgern wie der Schiene aufgenommen werden.

Berlin, den 09. November 2006

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. Dem gemeinnützigen Verein gehören als Mitglieder an:

ACE – Auto Club Europa e.V.
ACV – Automobil –Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.
BF Bahnen – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.
BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
DBV – Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
GDBA – Verkehrsgewerkschaft
GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.
NaturFreunde Deutschlands e.V.
Pro Bahn e.V.
TRANSNET –Gewerkschaft
VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V.
VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.