
Resolution der Mitgliedsländer der Arge Alp Gigaliner im Alpenraum

verabschiedet von der 41. Regierungschefkonferenz der Arge Alp
am 18. Juni 2010 in Eppan

1. Ausgangslage

In der Europäischen Union (nachfolgend EU) regelt die Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (nachfolgend Richtlinie) die Abmessungen der Nutzfahrzeuge im *grenzüberschreitenden* Verkehr.

Die Längenbegrenzung beträgt 18,75 Meter (für Nutzfahrzeuge mit Anhänger) bzw. 16,5 Meter (für Sattelkraftfahrzeuge). Das zulässige Gesamtgewicht ist auf 40 Tonnen beschränkt, wobei eine Ausnahme für den Kombiverkehr besteht (max. 44 Tonnen, wenn das Zugfahrzeug dreiachsig ist).

Im nationalen, nicht grenzüberschreitenden Verkehr, sind nach Art. 4 der Richtlinie abweichende Regelungen möglich. In einigen Mitgliedstaaten sind generell bzw. im Rahmen von Feldversuchen längere und/oder schwerere Nutzfahrzeuge im nationalen Verkehr zugelassen.

Für diese werden verschiedene Bezeichnungen verwendet, wie Gigaliner, LHV (longer and heavier vehicles), EuroCombi, modulare Nutzfahrzeuge, LCV (long combination vehicles) oder EMS (Europäisches Modulares System).

In Schweden und Finnland sind seit mehreren Jahren Nutzfahrzeuge mit 25,25 Metern Länge und 60 Tonnen im Einsatz.

In den Niederlanden, Dänemark und Belgien sind Nutzfahrzeuge mit den gleichen Abmessungen und Tonnagen auf bestimmten Strassen (Autobahnen, Zufahrten zu den Häfen) und unter bestimmten Bedingungen versuchsweise erlaubt.

In Deutschland wurden in den letzten Jahren in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen Feldversuche im Gigaliner zugelassen. In Thüringen wurden diese Versuche Ende 2009 beendet, in den beiden anderen Bundesländern wurden sie bis Ende 2010 verlängert. Bereits im Jahr 2007 hat sich jedoch die deutsche Verkehrsministerkonferenz gegen die allgemeine Zulassung der Gigaliner ausgesprochen, da gemäß einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen die Straßeninfrastrukturen mit Milliardeninvestitionen ausgebaut werden müssten. Gemäß einer Mitteilung vom 18. Januar 2010 wird die Deutsche Bundesregierung jedoch trotzdem einen landesweiten Feldversuch mit Gigaliner bis voraussichtlich Ende 2012 starten. Dabei sind nur längere Fahrzeuge (bis 25,25 Metern), jedoch keine höhere Gewichtslimite (weiterhin 40 Tonnen) vorgesehen. Offen ist die Abgrenzung der Strassen, auf denen im Rahmen dieses Feldversuchs die Gigaliner fahren dürfen.

In der Schweiz ist im Eidgenössischen Parlament eine Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates hängig, die den Bundesrat beauftragt, einen Gesetzesvorschlag für das Verbot von Nutzfahrzeugen mit 60 Tonnen Gewicht und eine Festschreibung der

Maximallänge von Motorfahrzeugen auf 18,75 Meter zu unterbreiten. Zudem sind beim Eidgenössischen Parlament Standesinitiativen der Kantone Tessin, Basel-Stadt, Uri, Genf, Luzern und Neuenburg anhängig, die vom Gesetzgeber das Gleiche verlangen.

2. Zielsetzung der Einführung von Gigalinern

Die Einführung von Gigalinern wird hauptsächlich mit einer besseren Auslastung und Effizienzsteigerung des Straßengüterverkehrs begründet. Mit der Zielsetzung, dass zwei Gigaliner à 60 Tonnen drei herkömmliche LKW à 40 Tonnen ersetzen, wird eine Reduktion des LKW-Aufkommens erwartet, die auch zu einer Verringerung der Umweltbelastungen aus dem Straßengüterverkehr führen soll. Mit den Gigalinern sollen die Kosten im Straßengüterverkehr um rund 20 Prozent gesenkt werden. Die Erhöhung der Produktivität im Straßengüterverkehr hätte auch Auswirkungen auf dessen Wettbewerbsfähigkeit, dies jedoch nicht nur innerhalb des Straßenverkehrs, sondern auch im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wie der Bahn.

3. Auswirkungen der Einführung von Gigalinern

3.1 *In technischer Hinsicht*

Volumenorientierte Änderungen bei den Abmessungen der LKW (längere Fahrzeuge) haben vorab verkehrstechnische Auswirkungen. Dies betrifft die Befahrbarkeit der Strassen und führt zu Problemen bei Kreuzungen, Kreisverkehren, Zu- und Einfahrten, Ausstellflächen und Begegnungen auf kurvenreichen Strassen. Zudem sind auch Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit zu erwarten, wie eine Verlängerung der Räumzeiten bei Lichtsignalanlagen und Eisenbahnniveauübergängen, bei den Mindestabständen auf stark frequentierten Strecken oder längere Wege bei Überholvorgängen sowie den Lenkern von Gigalinern verstärkt fehlende Fahrzeugrundumsicht und -kontrolle in komplexen Verkehrssituationen.

Gewichtsorientierte Änderungen wirken sich vor allem auf die Belastung der Straßeninfrastruktur aus. Eine LKW-Achse mit 10 Tonnen Gewicht entspricht in ihrer Belastungsauswirkung auf die Straßeninfrastruktur 160'000 PKW-Achsen mit 0,5 Tonnen Gewicht. Eine Erhöhung der zulässigen Achslasten für LKW um nur 1,5 Tonnen bzw. 15 Prozent, würde demzufolge gemäß internationalen Studien zu einer um 75 Prozent höheren Beanspruchung des Straßenaufbaus führen. Dies bedeutet einen wesentlich höheren Verschleiß der Fahrbahndecken, Brückentragwerke und Sicherheitseinrichtungen. Auf Gebirgsstrecken wäre zudem die Belastung der Straßeninfrastruktur im Zusammenhang mit den Steigungen und Gefällen deutlich höher.

3.2 *In verkehrspolitischer Hinsicht*

Gemäß einer Studie der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2008 lässt eine Zulassung von Gigalinern bei den Güterverkehrsleistungen auf der Strasse eine Zunahme um 1 Prozent und auf der Schiene einen Rückgang um 4 Prozent erwarten. Gleichzeitig soll die Zahl der LKW-Fahrten um rund 13 Prozent zurückgehen. Die Verlagerungswirkung von der Schiene auf die Strasse hängt allerdings stark von den zugrunde gelegten Preiselastizitäten (Reaktion der Nachfrage auf Preisänderungen) ab. Gemäß dieser Studie ist auch ein Anstieg der Güterverkehrsleistung auf der Strasse um 13 Prozent und eine Abnahme auf der Schiene um 15 Prozent möglich. Demnach würde die Zahl der LKW, trotz der Einführung von Gigalinern, nicht zurückgehen und die Umweltbelastungen sogar noch steigen.

In einer vertiefenden Studie wurden im Auftrag der Europäischen Kommission die Verlagerungswirkungen simuliert. Im Langstreckenverkehr sind demnach massive Verlagerungen von der Schiene auf die Straße mit einem durchschnittlichen Rückgang auf der Schiene um 56 Prozent zu erwarten.

Die Folgen für die Umweltbelastung und für die Verkehrssicherheit hängen unmittelbar von den Verlagerungseffekten ab. Generell kann durch den kostengünstigeren Transport mit Gigalinern eine Verlagerung des Transportvolumens von der Schiene auf die Straße mit allen damit verbundenen negativen Begleiterscheinungen erwartet werden. Dies ist insbesondere der Fall, so lange die Bahnen über kein attraktives und konkurrenzfähiges Angebot verfügen. Die Vorteile der Einführung von Gigalinern würden insbesondere im Langstrecken-Güterverkehr zum Tragen kommen. Gerade in diesem Segment strebt die EU jedoch gemäß ihrem Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik eine Verlagerung von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger an. Das Konzept der Gigaliner stünde somit im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Absichtserklärungen der EU, da es die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße weiter verschlechtert.

Eine Zulassung und Einführung von Gigalinern wäre eine Maßnahme gegen die Grundsätze des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich "Verkehr".

Auch in der Schweiz würden solche Bestrebungen einer von der nationalen Verkehrspolitik angestrebten Verlagerung Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zuwiderlaufen.

3.3 Alpenspezifische Auswirkungen

Es liegt auf der Hand, dass Erfahrungen mit Gigalinern, die in den skandinavischen und in den Benelux-Staaten gesammelt wurden, nicht auf die kleinräumigen Verhältnisse in Mitteleuropa und auf die engen Alpentäler übertragen werden können. Das Straßennetz im Alpenraum kann, abgesehen von wenigen Straßenabschnitten, nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand auf die Erfordernisse der Gigaliner ausgebaut werden. Auf den im Alpenraum üblichen Steigungs- und Gefällstrecken sowie in den vergleichsweise engen Kurven stellen Gigaliner zudem ein erhebliches Gefährdungspotential für die Verkehrssicherheit dar. Insbesondere ist unklar, ob die Bremsanlagen solchen Zusatzbelastungen auf Gefällstrecken gewachsen sind.

4 Forderungen der Arge Alp

Die Regierungschefs der Mitgliedsländer und –kantone der Arge Alp:

1. fordern die EU auf, im Einklang mit ihren Zielsetzungen im Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik an den bisherigen Regelungen der Abmessungen von Nutzfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr festzuhalten und von der Zulassung von Gigalinern mit 25,25 Metern Länge und 60 Tonnen Gesamtgewicht abzusehen;
2. setzen sich bei ihren nationalen Regierungen dafür ein, dass Gigaliner im nationalen Verkehr gesetzlich verboten werden;
3. bekräftigen ihre Auffassung, dass eine den Verhältnissen des Alpenraums angepasste europäische und nationale Verkehrspolitik zwingend von der Zielsetzung einer möglichst weit gehenden Verlagerung Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger ausgehen muss.
