

## Projekt Vorstudie EU-Policy

Thema: Gigaliner

Projektbeauftragte: Doris Steiger

erstellt am 21.02.2007

## Pro und Contra Gigaliner

In den nächsten 15 Jahren wird es zu einer erheblichen Verschärfung der bereits heute bestehenden Verkehrsinfrastrukturbelastung kommen<sup>1</sup>. Unstrittig ist, dass in diesem Zeitraum weder durch den Ausbau des Schienen-, noch durch den des Straßennetzes die Verkehrsproblematik zu lösen sein wird.

Auch aus Sicht der Energie- und Emissionsbilanzen des Straßengüterverkehrs ist seit längerem der 60-Tonner – welcher auch unter den Namen „Eurocombi“ oder „Gigaliner“ firmiert – als mögliche Alternative vorherrschendes Thema in Fachkreisen und sorgt für harte Auseinandersetzungen zwischen Befürwortern und Gegnern.

Bei dem Gigaliner handelt es sich in der Regel um eine acht-achsige Fahrzeugkombination mit 25,25 Metern Länge und einem maximalen Gesamtgewicht von 60 Tonnen. Bisher sind entsprechend der EU-Richtlinie 96/53/EG nur Lkw mit einer Gesamtlänge von 18,75 Metern und einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen zugelassen.

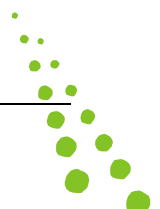
Zu Testzwecken haben mittlerweile fünf Bundesländer (Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt und Bremen) unter Hinweis auf die föderale Struktur Ausnahmegenehmigungen für die 60-Tonner erteilt. (Die genannte EU-Richtlinie lässt Ausnahmegenehmigungen zu.) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat bisher erfolglos auf eine Einstellung dieser Feldversuche gedrungen. Einzig Thüringen stoppte das geplante Pilotprojekt vorläufig.

mobifair hat die jeweiligen Argumente anhand von pro und contra gegenübergestellt. Wir unterstützen die „contra“-Argumentation. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen lehnen wir den „Gigaliner“ ab und werden politische Forderungen in unseren Gremien beschließen.

Helmut Diener  
Geschäftsführer

---

<sup>1</sup> Die BAST-Studie zu 60-Tonnern geht von einer Zunahme des Straßengüterverkehrs bis 2015 um mehr als ein Drittel aus.





**Eine Bahn im städtischen Hallenbad ist meistens 25 Meter lang. Noch etwas länger sind die GigaLiner, die mit Ausnahmegenehmigungen bereits in fünf Bundesländern unterwegs sind. Die teilweise auch als „Monster-Trucks“ bezeichneten Riesen sind bis zu 25,25 Meter lang und auf Landstraßen praktisch nicht zu überholen. Auch das Bundesverkehrsministerium sieht die GigaLiner kritisch und warnt, ebenso wie mobifair, vor den Risiken.**

*Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat*

## PRO und CONTRA zum „GigaLiner“ (60-Tonnen-Lkw)

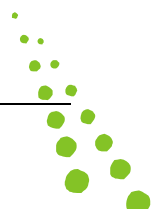
### Wir stellen zunächst fest:

Bislang existiert kein nationales Gesamtkonzept und erst recht kein europafähiges.

### P R O

Nach Anpassung an den EU-Standard (Erhöhung der Gewichte von 28 auf 40 Tonnen) sei es in der Schweiz zu erheblichen Verkehrs- und Umweltentlastungen gekommen.

Der 60-Tonner könne auch „Ökokombi“ genannt werden, weil geringere Schadstoff- und Lärmemissionen, geringerer Energieverbrauch und geringere Flächennutzung pro Leistungseinheit diese Bezeichnung absolut rechtfertigen würden



## CONTRA

Die angeführten Umweltvorteile hätten nur bei isolierter Betrachtungsweise<sup>2</sup> Bestand, weil der Preisvorteil gegenüber der Schiene viele Transporte von der Schiene auf die Straße verlagern würde.

## PRO

In der Schweiz habe der Anteil des Lkw am Modal-Split<sup>3</sup> zugenommen, obwohl die Zahl der Lkw-Fahrten erheblich abgenommen habe. Dies sei ein gutes Beispiel für gelungene Synergieeffekte und würde Umwelt und Wirtschaft entlasten.

Personaleinsparungen würden die Wirtschaftlichkeit erhöhen.

## CONTRA

Eine Anhebung des Gewichtslimits ginge voll zu Lasten der Schiene. Als Beleg wird die Schweiz angeführt. Dort habe der innerschweizerische Schienengütertransport massiv Kunden an die Straßenspediteure verloren.

Auch für Deutschland kommt eine Studie im Auftrag von Kombiverkehr zu dem Ergebnis, dass 56 % des derzeitigen kombinierten Schiene-Straße-Verkehrs gefährdet wäre. Das Verlagerungspotential auf das Fernstraßennetz betrüge zusätzlich 1,3 Mio. Lkw-Fahrten. Dies bedeute eine Steigerung des Straßenverkehrs um 24 Prozent. Darüber hinaus hätte dies noch mehr Staus zur Folge.

Empfindliche Einbrüche bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsgüterleistung der Güterbahnen seien zu befürchten. Der zahlreiche Verlust von Arbeitsplätzen im Schienengüterverkehr drohe.

## PRO

Die unterstellten Verlagerungseffekte seien in den Niederlanden nicht eingetreten.

Der Verkehrsträger Schiene sei weder infrastrukturell, noch finanziell, kapazitätsmäßig oder zeitlich in der Lage, eine passende Antwort zu geben.

## CONTRA

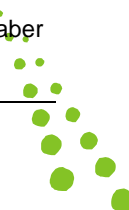
Nachdem die Entwicklung der Kombi-Verkehre zwischen Deutschland und Holland grundlegend verschieden sei, können die Entwicklungen nicht miteinander verglichen werden. In den Niederlanden machen sehr kurze Transportentfernungen den Einsatz der Schiene nur begrenzt sinnvoll, die Schiene wird folglich wenig genutzt und entsprechend gering fällt das mögliche Rückverlagerungspotential auch aus.

In Deutschland könne die Schiene auf langen Strecken ihre ökologischen und wirtschaftlichen Stärken voll ausspielen. Außerdem existieren bereits Zugverbindungen von Rotterdam

---

<sup>2</sup> Ein 60-Tonner mag weniger Ressourcen verbrauchen als ein 40-Tonner, im Verhältnis zur Bahn schneidet aber auch ein Gigaliner in punkto Umweltfreundlichkeit schlechter ab.

<sup>3</sup> Verteilung von Transporten auf Straße, Schiene und Wasser



nach Deutschland<sup>4</sup>. Ein Großteil dieser Ladungen würde über das europäische Ganzzugnetz ins Hinterland weiterbefördert.

## PRO

Wer an unserer Wirtschaftsordnung festhalten und den freien Warenaustausch nicht einschränken wolle, müsse das Verkehrswachstum in dieser Form akzeptieren.

## CONTRA

Die Marktkräfte seien so stark, dass alle Kosten- und Rationalisierungsvorteile ausschließlich und unmittelbar dem Kunden zu Gute kämen. Im Kampf um Marktanteile würden kleine und mittelständische Spediteure jedoch verlieren, die Bildung von Oligopolen im Verdrängungswettbewerb wäre die Konsequenz.

Eine derartige Verschiebung von Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern sei nicht akzeptabel.

## PRO

Mittels einer einzuführenden Pkw-Maut solle ein Anreiz für Pkw-Fahrer geschaffen werden, auf das mittlerweile hervorragend ausgestattete Schienennetz umzusteigen. Würden dann noch Sonn- und Feiertagsfahrverbote für Lkw abgeschafft, die Kfz-Steuer gesenkt und die gesetzlich verordneten Leerfahrten im Werkverkehr aufgehoben, würden unsere Straßen effizient ausgelastet und nicht überlastet.

(Anmerkung: Dies ist kein Witz, sondern einem veröffentlichten Redetext des Präsidenten des Bundesverbandes des deutschen Groß- und Außenhandels – BGA, Gerhard Riemann, entnommen! Übrigens hat die 60-Tonner-Diskussion bezeichnenderweise der BGA vor Jahren eröffnet.)

## CONTRA

Diese Aussage erübrigt eine Gegenargumentation.

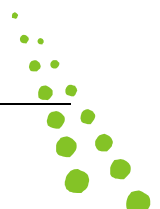
## PRO

Es sei nachgewiesen, dass die Achsbelastung bei den neuen Lkw aufgrund der Gewichtsverteilung auf mehr Achsen abnehme.

Der Straßenverschleiß hinge von der Achslast und nicht vom Gesamtgewicht ab. Die Verteilung der Last auf mehr Achsen würde bei einem 60-Tonner zu einer Verschleißveringerung um 10 % im Vergleich zum herkömmlichen Sattelzug führen.

---

<sup>4</sup> sog. „Betuwe“-Linie; ein Projekt der Transeuropäischen Verkehrsnetze



## CONTRA

Die Belastung der an vielen Stellen maroden Straßeninfrastruktur würde weiter zunehmen. Insbesondere die Last auf Brückenbauwerken sei bei 2/3 aller Brücken nicht für solche Lasten ausgelegt.

Auch sei die Sicherheitsausstattung von Tunnelbauwerken deutlich zu erhöhen. Der Verschleiß würde rapide zunehmen und die Sanierungskosten um Milliarden Euro in die Höhe treiben.

## PRO

Die heutige Technik (ABS; EPS; elektronische Bremsanlage, Abstandsregelung, Spurhalteassistent, Heck-Kamera, ESP) mache einen 60-Tonner sicherer als 10 Jahre alte oder noch ältere 40-Tonner.

Außerdem mache es keinen Unterschied, ob ein 18,75 m langer oder ein 25,25 m langer Lkw in einer Autobahn-Baustelle liegen bleibe.

## CONTRA

Durch höhere Energiepotentiale käme es zu einer höheren Unfallschwere und damit zu neuen Sicherheitsgefahren. Zusätzlich würden längere Überholzeiten und eine Sichtbeeinträchtigung für Pkw-Fahrer zu zusätzlichen Gefahren führen.

„Elefantenrennen“ zwischen zwei Eurocombis auf der Autobahn würden den Verkehr massiv behindern.

## PRO

Auch die heutigen 40-Tonner würden in der Regel nicht in die Innenstädte einfahren. Vorhol- und Auslieferverkehre würden i. d. R. mit 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht gefahren.

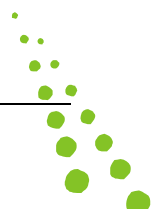
## CONTRA

Auf nachgeordneten Straßennetzen könnten die Gigaliner kaum fahren, weil bspw. lange Schleppkurven das Befahren der meisten Kreisverkehre unmöglich machen. Auch machten Abbiegemanöver, ungenügende Fahrspurbreiten und andere einsatzspezifische Besonderheiten Fahrten außerhalb der Autobahnen höchst problematisch.

Die kommunalen Verkehrswege wären überfordert.

## PRO

Angewidlich lägen die ökonomischen Vorteile auf der Hand: Fixkostendegression, insbesondere bei den Fahrerkosten, geringerer Spritverbrauch, damit geringere Gesamtkosten pro Tonnenkilometer.



## CONTRA

Deshalb würden alle bisherigen Konzepte zur Vermeidung dieser Schwierigkeiten vorsehen, die 60-Tonner-Kombination vor Erreichen von nachgeordneten Straßennetzen oder Ballungsräumen wieder aufzulösen. Ein Großteil der ökonomischen Effizienzgewinne könne durch die Vor- und Nachläufe wieder zunichte gemacht werden, weil sie erfahrungsgemäß die teuersten Komponenten seien.

## PRO

Bereits heute existieren nicht genug Parkplätze. Es mache von daher keinen Unterschied, ob ein 40 oder ein 60-Tonner seine Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten könne.

## CONTRA

Alleine dadurch würden die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten nicht eingehalten werden können.

## PRO

Es müssten sowieso neue Rastplätze gebaut werden. Also könnte man die veränderten Maße einfach berücksichtigen.

Vergleich mit der Binnenschifffahrt: Hier wird auch nicht lamentiert, dass die Schleusen zu klein wären und längere Schiffe deshalb auf Nebenflüssen nicht verkehren könnten, sondern die Forderung erhoben, die Schleusen im Rahmen von Erneuerungsarbeiten auszubauen.

## CONTRA

Es fehlen geeignete Rastplätze, an denen lange Fahrzeugkombinationen abgestellt werden können. Dies sowohl auf ALLEN Autobahnenparkplätzen als auch auf Umladestellen (Verladen auf oder von überlangen Transportern auf normal lange) vor nachgelagerten Straßennetzen und Ballungsgebieten.

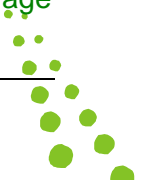
## PRO

Inzwischen würde auch in Großbritannien die Zulassung der Eurocombis diskutiert.

## CONTRA

Es gäbe in Europa nur in Schweden, Finnland und den Niederlanden Bestrebungen, Maße und Gewichte für Pkw zu verändern. Daher handele es sich um „Insellösungen“.

Die meisten deutschen Speditionen würden auch grenzüberschreitend fahren. Es gäbe also kein Universalfahrzeug mehr, weil für verschiedene Routen verschiedene Fahrzeuge angeschafft werden müssten. Die Gesamtwirtschaftlichkeit dieses Konzeptes sei daher in Frage gestellt.



## Für diese **CONTRA – Argumente** gibt es keine **PRO – Aussagen** :

Einzelne Hersteller würden sich auf die Verlängerung der Sattelaufleger unter Beibehaltung der EU-Normen konzentrieren. Bei Volumentransporten könnten sie einen echten Effizienzgewinn bedeuten, aber: Die Überladungsproblematik würde sich dadurch kaum verbessern. Bereits heute würden die Gewichtslimits mangels hinreichender Kontrollen systematisch überschritten. Im holländischen Feldversuch seien Überschreitungen von über 50 % festgestellt worden.

Die überwiegende Anzahl von Sattelauflegern kommt jedoch auf wechselnden Gütermärkten zum Einsatz. Außerdem würde hier genauso ein Verladeproblem entstehen. Die Abmessungen des Sattelauflegers (14,5 m) seien mit den EU-weit zugelassenen 13,6 m nicht kompatibel. Sie könnten im Kombinierten Verkehr nicht mehr in der bekannten Form verladen werden.

An 33.000 Bahnübergängen seien zwingend Anpassungen vorzunehmen und die Zeitabläufe an den Schrankenanlagen neu zu justieren.

Sobald ein Konzept nicht für den Kombi-Verkehr Schiene-Straße geeignet ist, würde die Organisation von entsprechenden Transportketten den verkehrspolitischen und logistischen Anspruch unterlaufen, zwischen den einzelnen Verkehrsträgern „umsteigen“ zu können. Genau dies aber sei eine wichtige Forderung der EU-Verkehrspolitik. Diese wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle sowie politisch gewollte Entwicklung würde durch eine generelle Zulassung der Gigaliner zunichte gemacht werden. Von daher sei es nicht wahrscheinlich, dass die EU neuen Fahrzeugkonzepten zustimmen wird, wenn der Nachweis der Kombi-Fähigkeit nicht erbracht werden könne.

