



**Initiative Transport Europe /
Europäische Verkehrsinitiative**

Heike Aghte, Co-Präsidentin
Rathaus-Str.17, 10178 Berlin
www.ite-euro.com

An den

Bundesverkehrsminister
Herrn Wolfgang Tiefensee
per Fax

Gigaliner in der Bundesrepublik Deutschland / Spitzengespräch am 20.11.2006

20.11.2006

Sehr geehrter Herr Minister,

die Europäische Verkehrsinitiative verfolgt mit Sorge die massiven Werbe-Aktivitäten für die Anhebung der bisherigen Obergrenzen bei LKW auf 60 Tonnen bzw 25 Meter Länge. Die Entscheidungen Deutschlands zu diesem Thema werden eine sehr große europaweite Bedeutung haben.

Wie wir erfahren haben, werden Sie heute ein Spitzengespräch zu diesem Thema führen. Wir wenden uns daher mit der Bitte an Sie, die Pläne für einen Feldversuch mit Gigalinern und für eine daraus eventuell resultierende Anhebung der Obergrenzen für Maße und Gewichte äußerst kritisch zu prüfen.

Einzelne Punkte, die uns besonders bedenkenswert erscheinen, haben wir im Folgenden aufgelistet

1) Wo sind die sinnvollen Anwendungsbereiche?

Die Promotoren sehen für die Giga-Liner zwei Anwendungsbereiche:

- a) den europaweiten Ferntransport und
- b) Transporte auf vielbefahrenen, feststehenden Strecken zwischen Produktionsstätten und Verteilungszentren.

Zu a) Bei der Hoffnung auf eine europaweite Zulassung für TEN-Strecken wird übersehen, dass diese gar nicht überall geeignet sind. Die Zuständigen der Brenner-Autobahn-Gesellschaft in Italien weisen z.B. darauf hin, dass ihre Autobahnausfahrten sich keinesfalls für so große Fahrzeuge eignen und wegen der Talsituation keine Erweiterungen denkbar sind. Eine ähnliche Einschätzung haben wir aus der Schweiz erhalten. Da jede achte Tonne des gesamten Güterverkehrs über die Alpen transportiert werden muss, wären die erhofften europaweiten Ferntransporte zumindest im europäischen Nord-Süd-Verkehr nicht zu realisieren. Ähnliches dürfte auch für weitere europäische Gebirgsregionen gelten.

Zu b) Transporte auf feststehenden Strecken oder Relationen mit großer Nachfrage sind speziell bahnaffin. Sinnvollere politische Aktivitäten, um diese Art der Verkehre effizienter zu gestalten, wären daher unserer Meinung nach verstärkte Bemühungen nach verstärkte Bemühungen um weitere Verbesserungen der Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber der Straße. Das entspricht ohnehin den Selbstverpflichtungen zur Verkehrsverlagerung bei vielen Regierungen in den EU-Mitgliedstaaten.

2) Aus drei mach zwei?

Argumentiert wird, dass aus drei LKW zwei gemacht werden können, dann also viel weniger Laster auf den Straßen fahren und folglich die Belastungen zurückgehen. Wir halten das für falsch, aus drei Gründen:

a) Die Fahrzeuge sind in keinem Fall hundertprozentig durch größere ersetzbar, da die Verkehrsströme sich nicht komplett konzentrieren lassen.

Das Schweizer Bundesamt für Raumordnung hat uns seine Erfahrungen seit der Einführung der 40-Tonnen-Limits in der Schweiz mitgeteilt und darauf hingewiesen, dass die beachtlichen Verlagerungseffekte auf größere Fahrzeuge, die bei der Erhöhung der Limits von 28 auf 34 Tonnen festgestellt wurden, sich bei der weiteren Erhöhung von 34 auf 40 Tonnen stark abgeschwächt haben. Der Grenznutzen ist also deutlich gesunken. Es ist zu vermuten, dass dieser Trend sich mit allen Erhöhungen auf ohnehin hohem Niveau verstärken wird.

b) Die Transporte großer Gütermengen in den Riesen-LKW ermöglichen billige Angebote aufgrund sinkender Lohnkosten. Folglich wird die Nachfrage steigen, mit einem Verlagerungseffekt von der Schiene auf die Straße. Die Umweltprobleme steigen auch.

c) Nur ein geringer Teil des bestehenden Straßennetzes ist für schwere und überlange LKW geeignet: nämlich Autobahnen und große, kurvenarme Straßen. Um mehr Staats- oder Landesstraßen kompatibel zu machen, müssten sie „nachgerüstet“ werden. Den zusätzlichen Flächenverbrauch sehen wir und unsere Partner äußerst kritisch. Und lohnt sich der Finanzaufwand? (Dies betrifft Erweiterungen für die großen Abmessungen/Gewichte der LKW: an Brücken, kurvenreichen bzw. kleineren Straßen, Autobahnein- und -ausfahrten, Kreisverkehren, Parkplätzen, Raststätten etc).

Auch langfristig können also nur wenige der LKW-Fahrten von Giga-Linern übernommen werden. Aus drei Fahrten heute entstehen in jedem Falle mehr als zwei.

3) Sicherheitsrisiken

Wir haben Zweifel, ob die Einführung der Riesen-LKW angesichts der Sicherheits-Risiken zu verantworten ist. Anders als etwa in den Niederlanden, muss in Deutschland auch das nachgeordnete Straßennetz in größerem Umfang benutzt werden (Entfernung diverser Produktionsstätten zur nächsten Autobahn: 80 –100 km). Fußgänger und Radfahrer als schwächste Verkehrsteilnehmer sind daher potenziell betroffen. Für Autofahrer wird zumindest subjektiv die Sicherheit zurückgehen. Überholmanöver werden zur Zitterpartie, und die Risiken von Fehlverhalten mit daraus resultierenden Unfällen steigen. Risiken sind auch für Kreisverkehre zu erwarten, wenn sich zum Beispiel andere Fahrzeuge in dem Kreisel befinden. Fraglich ist, wie viele Kreisverkehre überhaupt groß genug sind, da die bisher üblichen Durchmesser nicht einmal für die Giga-Liner selbst ausreichen.

4) Stau-Vermeidung oder Stau-Förderung?

Die bekannten „Elefantenrennen“, gegenseitige Überholmanöver von LKW auf Autobahnen, beeinträchtigen schon heute den Verkehrsfluss. Mit extrem langen Fahrzeugen nimmt die Dauer der Überholmanöver weiter zu, und das Staurisiko steigt.

Wir haben von unseren Mitgliedern und Partnern signalisiert bekommen, dass diese Initiative als ein völlig falsches verkehrspolitisches Signal bewertet wird; denn anders als bisherige positive Initiativen zur Stärkung alternativer Verkehrsträger erschwert die vorliegende Initiative der Bahn - und auch der Schifffahrt, sich im Konkurrenzkampf zu behaupten.

Angesichts der Vielzahl von Risiken bitten wir Sie daher, anstelle des vorgeschlagenen Feldversuchs bessere Initiativen, im Sinne nachhaltiger und sicherer Transporte, zu unterstützen. Herzlichen Dank für Ihre Bemühungen!

Mit freundlichen Grüßen

Heike Aghte, Co-Präsidentin