

# **Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)**

Vorstandsbereich Vorsitzender

## **Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Zum Entwurf der Kommission zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG Anlässlich der Anhörung im Landtag von Nordrhein-Westfalen, Ausschuss für Europa und Eine Welt am 17. Januar 2014**

Stand: 30. Dezember 2013

### **Zusammenfassung**

- Die EVG sieht in dem aktuellen Vorstoß der EU-Kommission, den grenzüberschreitenden kommerziellen Straßengüterverkehr mit überlangen Lkw (sog. „Giga-Linern“) zwischen bestimmten Mitgliedsstaaten zuzulassen, einen Versuch, schrittweise die flächendeckende Zulassung solcher Fahrzeuge in der EU zu erreichen.
- Im Ergebnis würde die Zulassung sogenannter „Gigaliner“ zu einer hohen volkswirtschaftlichen Belastung führen und die Energie- und Klimabilanz des als Ganzes zu betrachtenden Verkehrssystems verschlechtern.
- Durch das Verkehren von „Gigalinern“ auf öffentlichen Straßen entstünden neue Risiken für die Verkehrssicherheit, die sich auch durch bauliche Maßnahmen an den Straßen nicht beseitigen lassen, z. B. durch längere Überholvorgänge.
- Weiterhin müssten Kreuzungen, Kreisverkehre, Nothaltebuchten und Parkplätze sowie in vielen Fällen auch Kurven und Autobahn-Anschlussstellen umgebaut werden. Um keine Sicherheitslücken entstehen zu lassen, müssten diese Investitionen bereits vor der Zulassung überlanger Lkw weitgehend abgeschlossen sein. Das würde hohe volkswirtschaftliche Belastungen bedeuten, denen zumindest kurz- und mittelfristig kein adäquater Nutzen gegenüber stünde.
- Ein besonderes Sicherheits- und Kostenrisiko stellen Bahnübergänge dar. Aufgrund der verlängerten Räumzeiten müssten bei einem großen Teil der Bahnübergänge Schaltkontakte, im Einzelfall auch Signalanlagen verlegt werden. Um mit Sicherheit auszuschließen, dass Lang-Lkw auf einem Bahnübergang zum Halten kommen, müssten zusätzlich in vielen Fällen anschließende Kurven- und Kreuzungsbereiche umgebaut werden. Allein für die Anpassung der Bahnübergänge wären Kosten von mehreren Mrd. Euro zu erwarten, die nach bisher geltender Rechtslage zu einem Großteil von den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen und den Kommunen übernommen werden müssten.
- Ein großer Teil der für die Verkehrssicherheit beim Einsatz von Gigalinern notwendigen Straßenbauinvestitionen wäre von den Kommunen zu tragen. Das gilt ebenso im Regelfall für ein Drittel der Umbaukosten an Bahnübergängen. Gerade in den Fällen mit besonders aufwändigen Umbaumaßnahmen im Straßenbereich würde der Anteil der Kommunen noch höher liegen. Da die meisten Kommunaletats in Deutschland unterfinanziert

oder gar überschuldet sind, gingen diese Maßnahmen zu Lasten anderer notwendiger kommunalpolitischer Aufgaben.

- Durch die Zulassung von Lang-Lkw würde sich die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs verschlechtern. Nach einschlägigen Studien ist die Verlagerung von rund 25 % des Wagenladungsverkehrs (überwiegend des Einzelwagenverkehrs) und rund 32 % des Kombinierten Verkehrs auf die Straße zu erwarten.
- Sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr ist bei einer Zulassung von „Gigalinern“ ein Ansteigen der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssystems zu erwarten. Durch zusätzliche Unfallrisiken und Wartezeiten würden andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer geschädigt. Durch die hohen zu erwartenden Investitionskosten würden die notwendige Instandsetzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, ihr Ausbau und insbesondere auch der ökologische Umbau des Verkehrssystems verhindert, ohne dass dem ein signifikanter ökonomischer oder ökologischer Vorteil gegenüber stünde.
- Entgegen den Zielen des EU-Weißbuches würden durch die Zulassung von überlangen Lkw weder eine Verlagerung des Langstrecken-Lkw-Verkehrs auf die Schiene noch eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen noch eine Reduktion der Zahl der Verkehrsoffer erreicht.
- Die aktuellen Vorschläge, die die Änderung der Fahrzeuglänge zur Verbesserung der Aerodynamik beinhalten, sind akzeptabel, wenn sie (a) die Ladekapazität des Lkw nicht vergrößern, (b) die Verladung von Sattelaufliegern und Wechselbehältern im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße nicht behindern und (c) im Hinblick für die Verladung auf der „Rollenden Landstraße“ keinen signifikanten Mehrbedarf bei der Ladelänge verursachen.

## **Einleitung**

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) kommt gerne der Bitte der Fraktionen des Landtags von Nordrhein-Westfalen nach, zu den Vorschlägen der EU-Kommission zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG Stellung zu nehmen. Wir beantworten die vorgelegten Fragen nach Themenbereichen zusammengefasst.

## **Verkehrs- und klimapolitischer Zusammenhang**

Bislang sind in Deutschland und in den meisten EU-Ländern Lkw nur bis zu einer maximalen Länge von 18,75 Meter und einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen (in Ausnahmefällen 44 Tonnen) zugelassen. In den letzten Jahren gab es wiederholt Vorstöße seitens der EU-Kommission, Teilen des Speditions- und Logistikgewerbes sowie der Nutzfahrzeughersteller, diese Maße auf über 25 Meter bzw. bis zu 60 Tonnen auszuweiten. In einzelnen Mitgliedsstaaten mit besonderen verkehrsgeographischen Bedingungen sind solche Lkw bereits seit einigen Jahren zugelassen, was z. B. in Schweden zu einem deutlichen Rückgang des Modal-split-Anteils des Eisenbahngüterverkehrs geführt hat.

In weiteren Mitgliedsstaaten gibt es vereinzelt begrenzte Pilotversuche mit sog. „Gigalinern“, die jedoch, soweit aus Umfragen ablesbar, von der Bevölkerung abgelehnt und von den meisten verkehrspolitischen Akteuren mit großer Sorge betrachtet werden.

Bislang verbietet EU-Recht<sup>1</sup> den grenzüberschreitenden Einsatz überlanger und überschwerer Lkw. Dieses Verbot ist zu begrüßen, da es den Schienengüterverkehr gerade auf der langen Strecke, wo er unbestrittene Systemvorteile (ökonomisch wie ökologisch) gegenüber dem Straßenverkehr hat, vor Konkurrenz schützt und der Verkehrssicherheit dient. Dennoch versuchte der EU-Verkehrskommissar Kallas zuletzt im Frühjahr 2012, dieses Verbot durch eine Neuinterpretation geltenden Rechts auszuhebeln. Dieser Vorstoß wurde durch den Verkehrsausschuss des EU-Parlamentes gestoppt. Die vorgeschlagene Richtlinienänderung ist ein erneuter Versuch in dieser Richtung, der, sollte er erfolgreich sein, mit Sicherheit zu weiteren Versuchen führen würde, überlange Lkw europaweit und ohne Einschränkungen zuzulassen.

Zwar wird als Argument für den Einsatz überlanger Lkw deren vermeintliche ökologische Effizienz angeführt, da der spezifische Kraftstoffverbrauch gegenüber dem eines herkömmlichen Lkw sinken kann. Gegenüber dem Schienenverkehr hat der Lang-Lkw jedoch nicht nur keine Energieeffizienzvorteile, sondern seine spezifischen Verbrauchs- und Emissionswerte sind auch deutlich schlechter als die des Schienengüterverkehrs. In einer Systembetrachtung des Verkehrsgeschehens wird deutlich, dass die Zulassung überlanger Lkw sogar zu einem signifikanten Anstieg der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs führen würde. Neben den unmittelbaren Verlagerungseffekten trägt zu diesem Effekt auch bei, dass die Ertüchtigung der Straßennetze für überlange Lkw in relevantem Ausmaß Investitionsmittel in den Verkehrsetats binden würde, die dann für den Ausbau des Schienennetzes fehlen. Weiterhin wird der Schienengüterverkehr in absehbarer Zeit zumindest in Deutschland und mehreren weiteren Mitgliedsstaaten CO<sub>2</sub>-frei betrieben werden können – eine Perspektive, die für den Straßengüterfernverkehr nicht realistisch ist.

### **Verkehrssicherheit und erforderliche bauliche Maßnahmen im Straßennetz**

Der Einsatz überlanger Lkw führt zu einer Reihe von Gefahren für die Sicherheit des Verkehrs, die nur z. T. durch bauliche Maßnahmen entschärft werden können. Wo Letzteres möglich wäre, führt dies zu hohen Kosten, mit denen die Straßenbauetats von Bund, Ländern und Gemeinden belastet würden. Im Falle einer bundesweiten Zulassung der „Gigaliner“ wären die unten angeführten Risiken quasi mit dem Stichtag der Einführung gegeben und müssten, soweit möglich, kurzfristig beseitigt werden, so dass die entsprechenden Investitionsmittel für mehrere Jahre nicht für andere Zwecke zur Verfügung stünden.

#### *Überholvorgänge*

Bei einem typischen Geschwindigkeitsverhältnis von 100 km/h (Pkw) zu 80 km/h (überlanger Lkw) würde sich der Überholvorgang auf gerader Straße um rund 33 Meter gegenüber dem Überholen eines 18,75 m langen Lastzuges verlängern. Im Vergleich zur Überholung eines Sattelzuges mit bisher maximal 16,5 Meter Länge beträgt der Unterschied der Überholstrecke sogar rund 44 Meter. Dies macht die Risiken des Überholvorganges für den Pkw-Fahrer in vielen Fällen kaum noch kalkulierbar und würde mit Sicherheit zu einem Ansteigen riskanter Überholmanöver und dadurch bedingter tödlicher Unfälle führen. Dieses Risiko könnte auch durch bauliche Maßnahmen nicht mit vertretbarem Aufwand entschärft werden.

---

<sup>1</sup> Art. 3 Absatz 1 sowie Art. 4 Abs. 4 der RL 96/53/EG; vgl. auch das diesbezügliche Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages vom 15. März 2012, Az. WD 11 – 3000 – 42/12.

### *Kreuzungsbauwerke und Kreisverkehre*

Probleme entstehen durch eine veränderte Fahrgeometrie und durch verlängerte Räumzeiten.

Bei Kreisverkehren erfordert der Einsatz von „Gigalinern“ einen größeren Kurvenradius und daher auch einen erhöhten Flächenbedarf für den Kreisverkehr selbst wie auch für die Ein- und Ausfahrten. Viele existierende Kreisverkehre müssten dementsprechend umgebaut werden, was neben den Baukosten auch erhebliche Ausgaben für den Grunderwerb und die Verlegung bzw. Änderung angrenzender Verkehrsbauwerke (z. B. Bushaltestellen) erforderlich machen kann. Die Wegstrecken für Fußgänger verlängern sich. Da Kreisverkehre in der Regel einen Gewinn an Verkehrssicherheit und einen verbesserten Verkehrsfluss bedeuten, ist der Umbau vorhandener (Ampel-)Kreuzungen wünschenswert. Durch die Anpassung an die Fahrgeometrie von „Gigalinern“ würden solche Maßnahmen, die vor allem Landes- und Kommunalhaushalte belasten, zusätzlich verteuert.

Auch bei Kreuzungen, Abzweigungen und engen Kurven sind Investitionsbedarfe für die Anpassung an die Fahrgeometrie von überlangen Lkw zu erwarten. Da verlängerte Fahrzeuge eine längere Zeit benötigen, um eine Kreuzung oder Abzweigung zu passieren, entstehen erhöhte Risiken für andere Verkehrsteilnehmer (z. B. für den kreuzenden Verkehr bei linksabbiegenden Lang-Lkw). Die Schaltzeiten von Ampeln müssen an die verlängerten Räumzeiten angepasst werden, was zu verlängerten Wartezeiten aller anderen Verkehrsteilnehmer führt. Dies wäre im Stadtverkehr auch für Fußgänger, Radfahrer und Busfahrgäste ein großes Ärgernis.

### **Verkehrssicherheit und erforderliche bauliche Maßnahmen an Bahnübergängen**

Auch bei Bahnübergängen führt der Einsatz von „Gigalinern“ zu Problemen, die mit der längeren Räumzeit und der Fahrgeometrie zusammenhängen. Insbesondere muss mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass Lang-Lkw auf Bahnübergängen zum Stehen kommen, z. B. durch Begegnungsprobleme in angrenzenden Kurven oder Kreuzungsbereichen.

#### *Umbau von Schaltkontakten und Signalen wegen verlängerter Räumzeiten*

Bei den meisten technisch gesicherten Bahnübergängen werden die Schranken und Lichtsignale für den Straßenverkehr durch den fahrenden Zug ausgelöst. Für die Anordnung der Einschaltkontakte sind einerseits die Höchstgeschwindigkeit der Züge und andererseits die maximale Räumzeit eines querenden Straßenfahrzeugs maßgeblich. Letztere hängt insbesondere von der Länge des Fahrzeugs und seiner Fahrgeschwindigkeit ab. Dementsprechend müssen die Einschaltkontakte versetzt werden, um die Einschaltzeit an die verlängerten Räumzeiten der Lang-Lkw anzupassen. In einzelnen Fällen müssen in der Folge auch Signale versetzt werden. Die Umrüstkosten pro Bahnübergang dürften sich, allein für diese Problematik in der Spannweite von etwa 200.000 € bis 1 Mio. € bewegen.

#### *Verlängerte Wartezeiten an Bahnübergängen*

Das Verlegen der Einschaltkontakte führt unmittelbar zur Verlängerung der Schließzeiten der Bahnübergänge. Dies bedeutet verlängerte Wartezeiten, ggf. auch deutliche Kapazitätseinschränkungen für alle anderen Straßenverkehrsteilnehmer. Erfahrungsgemäß verleiten solchermaßen verlängerte Schließzeiten zum Überfahren eines Bahnübergangs trotz Rotlicht oder geschlossener Halbschranken, so dass mit einer Zunahme der Bahnübergangsunfälle zu rechnen ist.

### *Konsequenzen für ungesicherte Bahnübergänge*

Bei unbeschränkten Bahnübergängen müssten entweder technische Sicherungen kurzfristig nachgerüstet oder die Sichtdreiecke durch bauliche Maßnahmen vergrößert werden, so dass der Fahrer eines Lang-Lkw eine ausreichend lange Fahrtstrecke eines sich nähernden Zuges überblicken kann. Andernfalls müssten Langsamfahrstellen eingerichtet werden, die die Eisenbahnunternehmen ökonomisch belasten sowie Fahrgäste und Güterkunden der Eisenbahn schädigen.

### *Notwendige Baumaßnahmen im Umfeld von Bahnübergängen*

Bei Bahnübergängen, die in der Nähe von Straßenkreuzungen, Kreisverkehren, Ampelanlagen, Engstellen oder engen Kurven liegen, wären Baumaßnahmen in z. T. erheblichem Umfang erforderlich, um mit Sicherheit zu verhindern, dass überlange Lkw in bestimmten Verkehrssituationen zum Halt auf Bahnübergängen gezwungen werden. Die Kosten für solche Maßnahmen können nur im Einzelfall beziffert werden, dürften aber häufig im siebenstelligen Bereich liegen.

Aufgrund der größeren Schleppkurven überlanger Lkw müssten zahlreiche Kurven, die an Bahnübergängen liegen, umgebaut werden (Verbreiterung der Fahrbahn, Änderung der Linieneinführung), um sicherzustellen, dass sich zwei überlange Lkw in solchen Kurven begegnen können und kein Lkw zum Halt gezwungen wird, während sein Heck noch auf dem Bahnübergang steht.<sup>2</sup> Bei relativ einfachen Verhältnissen kann mit Umbaukosten von ca. 250.000 € gerechnet werden, sofern solche Umbaumaßnahmen nur auf einer Seite des Bahnübergangs erforderlich sind. Bei schwierigen topographischen Verhältnissen, Kurven beidseits des Übergangs oder der Notwendigkeit von Grunderwerb ist mit Kosten im Millionenbereich zu rechnen.

Bei schwierigen topographischen Verhältnissen können ebenfalls bauliche Maßnahmen größeren Umfangs notwendig sein, um bei Mulden, Wannan oder Bahnstrecken mit deutlicher Kurvenüberhöhung ein Aufsetzen des Lang-Lkw sicher zu verhindern.

### *Verbote und polizeiliche Kontrollen können Baumaßnahmen nicht ersetzen*

Wegen des hohen Verletzungsrisikos für die Zuginsassen, insbesondere die Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer, bei Kollisionen mit Lkw an Bahnübergängen reicht das Aufstellen von Verbotsschildern für Gigaliner an den einschlägigen Straßenabschnitten nicht aus. Um ein akzeptables Sicherheitsniveau zu erreichen, wären die beschriebenen Baumaßnahmen zwingend notwendig, da eine lückenlose polizeiliche Überwachung der Lang-Lkw-Fahrten nicht gewährleistet werden könnte.

Im Rahmen des Pilotversuchs in Schleswig-Holstein, bei dem in die Fahrtroute der Gigaliner mehrere Bahnübergänge einbezogen wurden, wurde den beteiligten Straßenverkehrsunternehmen und Lkw-Fahrern eine Übersicht mit den Telefonnummern der für die einzelnen Bahnübergänge jeweils zuständigen Fahrdienstleiter übermittelt. Die Lkw-Fahrer wurden verpflichtet, diese vor Passieren eines Bahnüberganges anzurufen und die Zustimmung zum

---

<sup>2</sup> Ein ähnliches Geschehen mit konventionellen Lkw führte beispielsweise zu dem Bahnübergangsunfall am 13.04.2010 zwischen Marsberg und Messinghausen an der Oberen Ruhrtalstrecke in Nordrhein-Westfalen; vgl. Untersuchungsbericht vom 10.11.2011 der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes.

Überqueren der Gleise abzuwarten.<sup>3</sup> Eine solche Maßnahme wäre im Regelbetrieb mit Lang-Lkw jedoch weder praktikabel noch zumutbar für die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen.

### *Umbaukosten in Milliardenhöhe*

Wie dargelegt können die notwendigen Umbaukosten für einen einzelnen Bahnübergang zwischen rund 200.000 € und mehreren Mio. € liegen. Nur bei Bahnstrecken mit sehr einfachen Betriebsverhältnissen und geringer Bedienung kann ggf. auf die Nachrüstung verzichtet werden. Unter der plausiblen Annahme, dass die Hälfte der in Deutschland vorhandenen rund 25.000 Bahnübergänge dem Einsatz von überlangen Lkw angepasst werden müsste und die durchschnittlichen Umbaukosten bei rund 500.000 € liegen, wäre mit Umrüstkosten von insgesamt etwa 6,25 Mrd. € zu rechnen. Die volkswirtschaftlichen Kosten, die notwendigerweise durch die verlängerten Schließzeiten der Bahnübergänge für die übrigen Verkehrsteilnehmer entstehen würden, sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Im Regelfall sind (gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz) ein Drittel der Investitionskosten an Bahnübergängen durch das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU), meist also die DB Netz AG, zu tragen. Dies würde den ohnehin schon unterfinanzierten Investitionsetat für Erhalt und Ausbau der bundeseigenen Schienenwege oder über die Trassenpreise die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zusätzlich belasten. Ein weiteres Drittel ist in der Regel von der jeweils betroffenen Kommune zu tragen. Zieht der Umbau des Bahnüberganges Baumaßnahmen an Verkehrsanlagen im Umfeld nach sich, sind diese Zusatzkosten im Regelfall von der Kommune zu übernehmen.

Gerade in Nordrhein-Westfalen gibt es auch eine Reihe von technisch gesicherten Bahnübergängen im Zuge kommunaleigener Straßen- und Stadtbahnen. Entsprechende Umbaukosten kämen ggf. auf die städtischen Verkehrshaushalte zu, die ohnehin durch den starken Erneuerungsbedarf bei Verkehrsbauten aus den 1960er und 1970er Jahren belastet werden.

### **Folgen für die Reaktivierung von Bahnstrecken**

Neben den Kosten für den Umbau von Bahnübergängen an bestehenden Bahnstrecken, erhöhen sich beim Einsatz von „Gigalintern“ auch die Kosten für die Reaktivierung von Bahnstrecken für den Schienen-Personenahverkehr (SPNV). Der Grund dafür liegt darin, dass für die Wiedererrichtung von Bahnübergängen zusätzliche technische Anlagen und Straßenbaumaßnahmen erforderlich würden. Mehrere solcher Reaktivierungsprojekte stehen allein in Nordrhein-Westfalen zur Debatte.

### **Mittelkonkurrenz und Belastung für den Verkehrshaushalt**

Wie dargelegt wären bei der allgemeinen Zulassung überlanger Lkw Umbaukosten beim Straßennetz und Bahnübergängen in großer Höhe, wahrscheinlich in der Summe im zweistelligen Milliardenbereich zu erwarten. Bereits jetzt jedoch ist die deutsche Verkehrsinfrastruktur unterfinanziert. Für Reparatur und Unterhalt des bestehenden Eisenbahn- und Bundesfernstraßennetzes fehlen jährlich Mittel in Höhe mehrerer Milliarden €. Für den volkswirtschaftlich und klimapolitisch notwendigen Ausbau des Schienennetzes fehlen ebenfalls Mittel in Milliardenhöhe jährlich. Wir befürchten, dass ein großer Teil des zur Verfügung stehenden Verkehrsetats statt in Reparatur- und ökologische Umbaumaßnahmen in die Ertüchtigung des Verkehrsnetzes für Gigaliner fließen würde, ohne dass diesem Mittelverbrauch ein adä-

---

<sup>3</sup> Vgl. Schreiben der DB Netz AG Regionalbereich Nord an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein vom 20. Februar 2012.

quater volkswirtschaftlicher oder ökologischer Nutzen gegenüber stünde. Die ggf. für die Ertüchtigung des Straßennetzes aufzuwendenden Mittel können mit sehr viel größerem volkswirtschaftlichen und ökologischen Nutzen für den Ausbau des Eisenbahnnetzes verwendet werden.

### **Behinderung des Ausbaus von Bus und Bahn (ÖPNV und SPNV)**

Da der Umbau von Verkehrsanlagen und Bahnübergängen zu einem großen Teil zu Lasten kommunaler Kostenträger durchgeführt werden müsste, würden diese Mittel für den notwendigen Erhalt und Ausbau des ÖPNV fehlen. Da die meisten Kommunaletats in Deutschland unterfinanziert oder gar überschuldet sind, gingen diese Maßnahmen zu Lasten anderer notwendiger kommunalpolitischer Aufgaben wie z. B. Kinderbetreuung, Schulbau, freiwillige Sozialleistungen oder Wirtschaftsförderung. Würden die sog. „Entflechtungsmittel“ (bisherige GVFG-Mittel) dazu herangezogen, würden diese beim übrigen kommunalen Straßenbau sowie dem Erhalt und Ausbau des ÖPNV fehlen. Das beträfe Anlagen des kommunalen und überörtlichen Bus- und Straßenbahnverkehrs ebenso wie U-Bahn-Anlagen und Verknüpfungs-/Zugangspunkte zu S-Bahnen und Regionalzügen. Dies bedeutet eine indirekte Belastung für den Eisenbahnverkehr, dessen Auslastung und Angebotsqualität auch von den Zubringerlinien des ÖPNV abhängt. Angesichts steigender Kraftstoffpreise ist auch hervorzuheben, dass den Bürgerinnen und Bürgern damit ein hochwertiges und kostengünstiges Mobilitätsangebot vorenthalten würde.

### **Verlagerung von der Schiene auf die Straße**

Durch die Zulassung von Lang-Lkw würde sich die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs verschlechtern. Nach einschlägigen Studien wäre die Verlagerung von rund 25 % des Wagenladungsverkehrs und rund 32 % des Kombinierten Verkehrs auf die Straße zu erwarten. Der überlange Lkw hat gegenüber einem herkömmlichen Lkw aufgrund seiner betrieblichen Eigenschaften vor allem auf längeren Strecken und gebündelten Verkehren betriebswirtschaftliche Vorteile. Das sind genau diejenigen Marktsegmente, in denen die Schiene bereits heute gegenüber dem herkömmlichen Lkw besonders konkurrenzfähig ist. In erheblichem Umfang würden also nicht Transporte vom konventionellen Lkw, sondern vom Schienenverkehr auf den überlangen Lkw verlagert. Spezifischer Energieverbrauch und spezifischer CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegen jedoch auch beim „Gigaliner“ etwa um den Faktor 4 höher als beim Schienengüterverkehr. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr gibt es beim Fernverkehr mit Lkw bislang keine realistische Option für die Umstellung auf erneuerbare Energieträger. Sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr ist bei einer Zulassung von „Gigaliner“ ein Ansteigen der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssystems zu erwarten. Da die Angebotsqualität des Schienengüterverkehrs sowohl bei den Einzelwagen als auch im Kombinierten Verkehr stark von der möglichen Auslastung abhängt, stünde ein sich selbst verstärkender Prozess zu Lasten der Schiene zu befürchten.

### **„Gigaliner“ und die Ziele des EU-Weißbuches**

Entgegen den Zielen des EU-Weißbuches würden durch die Zulassung von überlangen Lkw weder eine Verlagerung des Langstrecken-Lkw-Verkehrs auf die Schiene noch eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen noch eine Reduktion der Zahl der Verkehrsoffer erreicht.

## **Änderung der Längenmaße aus aerodynamischen Gründen**

Der aktuelle Änderungsvorschlag zur Richtlinie 96/53/EG beinhaltet auch Änderungen der Fahrzeuglängenmaße, die mit der Verbesserung der Aerodynamik und somit der Energieeffizienz der Lkw begründet werden.

Im Hinblick auf mögliche Verlagerungseffekte sind solche Änderungen weitgehend unkritisch, sofern die Ladelänge und das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs bzw. Gepans nicht verändert werden.

Anbauteile am Heck sind dann akzeptabel, wenn sie automatisch faltbar sind und die Länge von 50 cm nicht überschreiten, so dass die Sattelaufleger oder Wechselbehälter problemlos auf Transportwagen des Kombinierten Verkehrs verladen werden können. Andernfalls sollte die Zulassung solcher Anbauteile grundsätzlich unterbleiben, um die Verwendbarkeit der Aufleger im Kombinierten Verkehr sicherzustellen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte die Verwendung solcher Anbauteile auf Autobahnen und kreuzungsfreie Kraftfahrstraßen begrenzt werden (verlängerte Räumzeiten aufgrund der Fahrzeuglänge). Auf Straßen anderer Kategorien dürften die positiven aerodynamischen Effekte aufgrund der relativ geringen Fahrgeschwindigkeiten ohnehin sehr begrenzt sein.

Verlängerungen im Frontbereich sind, auch bei gleich bleibenden Grenzen der Ladelänge, grundsätzlich problematisch, da auch diese zur verlängerten Räumzeiten an Kreuzungen und Bahnübergängen führen. Überdies führen auch solche Verlängerungen zu Kapazitätseinschränkungen bei einer Nutzung der „Rollenden Landstraße“. Damit wäre dann auch eine Verschlechterung des Verhältnisses von Brutto- zur Nettogewicht verbunden. Auch wenn eine Verlängerung des Frontbereiches um maximal 40 cm gerade noch vertretbar wäre, wäre eine solche Veränderung aus Sicht der Betreiber von Zügen der „Rollenden Landstraße“ grundsätzlich unerwünscht.

Aus den o. g. Gründen der Verkehrssicherheit sollte die heutige maximale Gesamtlänge von 18,75 m auch durch aerodynamische Veränderungen in keinem Fall überschritten werden.

Autor der Stellungnahme:

Matthias Pippert

**Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft**

Vorstandsbereich Vorsitzender

Verkehrspolitik und Ökologie (Energie und Umwelt)