

# FACT SHEET GIGALINER

## ■ Gigaliner

Gigaliner ist ein Synonym für EuroCombi, einem längeren und schwereren Lastkraftwagen. Die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von konventionellen Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr sind in der EU Richtlinie 96/53/EG festgesetzt. Gemäß der Richtlinie dürfen LKW-Kombinationen bis zu 18,75 Meter lang und 40 Tonnen respektive 44 Tonnen (bei Containern und Wechselaufbauten) schwer sein. Artikel 4 der Richtlinie erlaubt allerdings im innerstaatlichen Verkehr auch Kombinationen von Standard-Anhängern bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern und einem Gesamtgewicht bis zu 60 Tonnen. Abbildung 1 zeigt die Größenunterschiede.

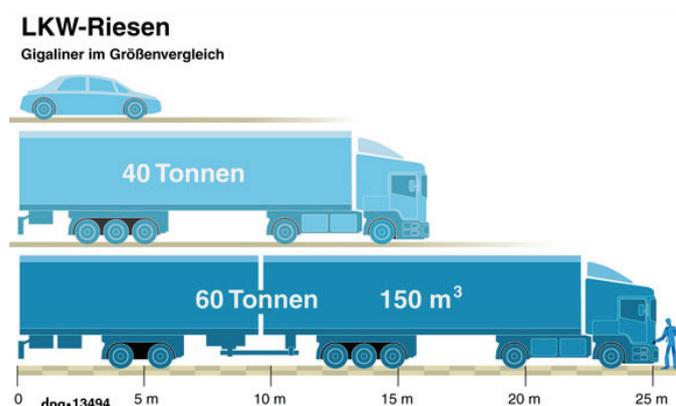


Abbildung 1: Größenvergleich beim Gigaliner (Foto: georgesbach.eu)

## ■ Einsatz von Gigalinern

In Teilen Europas ist der EuroCombi zugelassen. In Schweden, Finnland, Belgien, Dänemark und den Niederlanden dürfen Gigaliner auf speziell ausgewählten Routen fahren. Auch in Deutschland finden in einigen Bundesländern Pilotversuche zum Gigaliner statt. Österreich hat sich klar gegen die Gigaliner ausgesprochen.

## ■ Achslast & Meterlast

Die Achslast, also das Gewicht, das je Achse auf der Straße lastet, ist bei einem 60-Tonnen-LKW geringer als bei einem herkömmlichen 40-Tonnen-LKW. Diese Reduzierung der Achslast beim EuroCombi wird durch eine Verteilung des Gesamtgewichts auf mehr Achsen erreicht. Die für Brücken wichtige Meterlast (Gesamtbelastung der Brücke pro Meter) kann bei 60 Tonnen-LKW zunehmen.<sup>1</sup> Eine vom deutschen Bundesverkehrsminister in Auftrag gegebene Studie aus dem Jahre 2006 des Bundesamtes für Straßenwesen (BAST) kommt zu dem Ergebnis, dass Riesen-Lkw vor allem Brücken im Bundesfernstraßennetz deutlich höher belasten und deren Lebensdauer und Erhaltungsbedarf negativ beeinflussen.

## ■ Vorteile

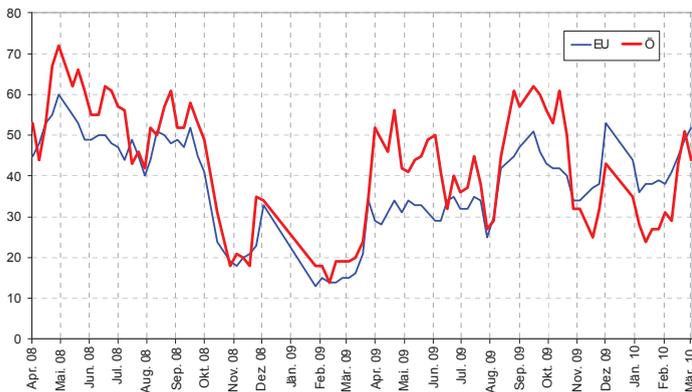
- Bei voller Beladung ist ein in Relation geringerer Kraftstoffverbrauch und kostengünstigerer Betrieb möglich.<sup>2</sup> Allerdings betrug nach Angaben des deutschen Kraftfahrt-Bundesamtes der durchschnittliche Auslastungsgrad des Lkw-Verkehrs in Deutschland 2005 nur 63,8 Prozent des Ladevermögens. Ein Vergleich der WK Steiermark mit Deutschland zeigt, dass auch österreichische Lkw-Flotten beträchtliche Überkapazitäten aufweisen und die Auslastung der Flotte deutlich geringer ist als in Deutschland. Dies bestätigen Auswertungen des Frachtbarometers der Zeitschrift Verkehr (Abbildung 2). Der Ansatz einer vollen Beladung erscheint daher ambitioniert.

- Geringerer Schadstoffausstoß unter den oben genannten Rahmenbedingungen, aber der Schienengüterverkehr ist sogar bei 100% Auslastung der Gigaliner umweltfreundlicher.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)

<sup>2</sup> Quelle: Deutsches Umweltbundesamt

<sup>3</sup> Quelle: Deutsches Umweltbundesamt



**Abbildung 2:** Vergleich EU - Ö: Frachtbedarf in Prozent des Laderaums (Quelle: ÖIR, Verkehr)

## ■ Nachteile

- Studien der ASFINAG und der BAST ergaben hinsichtlich Spurrinnenbildung keine wesentliche Verschlechterung bei Umlagerung von bestehendem Verkehr auf Gigaliner. Sollte aber die durch den Einsatz von Gigalinern freiwerdende Verkehrsfläche durch zusätzlichen LKW Verkehr wieder befüllt werden, würde sich das jedenfalls negativ auf die Lebensdauer der Straßenoberfläche auswirken.
- Die Überlänge von 25,25 Meter führt zu Schwierigkeiten bei der Einfahrt in die für heutige Verhältnisse ausgelegten Pannenbuchten in Tunnels.
- Im Bereich des Brandschutzes in Tunnels wird aufgrund der höheren Brandlast eine Änderung der Dimensionierung der Tunnellüftungsanlagen erforderlich sein. Schon heute kann ein brennender LKW einen Tunnel bis zur Einsturzgefahr beschädigen.
- Spezielle Stellplätze für Gigaliner sind derzeit nicht verfügbar. Schleppkurven und Radien sind nicht auf Gigaliner abgestimmt. Sollte dies fahrzeugseitig lösbar sein (z.B. mitlenkende Achsen), könnte man eigene Gigaliner-Flächen abmarkieren. Allerdings stünden diese Flächen dann dem anderen LKW Verkehr nicht mehr

**„Gigaliner erfordern zusätzliche Investitionen in die bestehende Verkehrsinfrastruktur“**

zur Verfügung. Zusätzlicher Platz müsste geschaffen und finanziert werden.

- In der Praxis besteht die Gefahr der Überladung (in den Niederlanden wurden Gigaliner mit bis zu 90 Tonnen Gesamtgewicht gemessen).
- Durch die größere Masse erhöht sich die Unfallschwere und bei Überholvorgängen auf Landstraßen das Unfallrisiko.
- Leitschienen sind derzeit nur für Fahrzeuge bis maximal 40 Tonnen ausgelegt.
- Gigaliner werden als kontraproduktives Signal für die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder das Schiff gesehen.
- Befahren Gigaliner nur das hochrangige Straßennetz, sind beim Wechsel auf das niederrangige Netz zusätzliche Umladevorgänge erforderlich.

## ■ Leichtere Gigaliner?

Der leichtere Gigaliner soll wie der EuroCombi 25,25 Meter lang sein, jedoch ein maximales Gewicht von 44 Tonnen aufweisen. Das würde das Gewichtsproblem der Gigaliner entschärfen. Andere der oben genannten Probleme blieben allerdings bestehen.

## ■ Fazit der GSV

GIGALINER verursachen zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, die bereits jetzt schwer zu finanzieren ist. Kurvenradien, Pannenbuchten, Leitschienen, Brücken, Tunnels und Abstellplätze müssten adaptiert werden. Laut einer Studie der ASFINAG, erstellt durch das KfV und diverser Planungsbüros, wären allein für die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen Anpassungsinvestitionen in Höhe von 5,4 Milliarden Euro erforderlich. In einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung scheinen derzeit die Nachteile des Einsatzes von Gigalinern gegenüber den Vorteilen zu überwiegen. Dies ist auch die offizielle Position des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).