

## GSV Forum „Gigaliner“

Ein Schreiben von EU Verkehrskommissar Siim Kallas an den Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments sorgt auch in Österreich für helle Aufregung und hat die Diskussion um die Zulassung des Gigaliners (ein bis zu 60 Tonnen und bis zu 25,5 Meter langer Lkw-Zug) neu entfacht. Bei einem hochkarätig besetzten GSV-Forum zu diesem Thema gab es heute sowohl von den Befürwortern als auch von den Gegnern eine Reihe neuer Erkenntnisse. Der Präsident der Spediteure und Logistiker, Harald Bollmann wandte sich vor allem gegen die Polemik, mit der die Diskussion geführt werde. Gigaliner werden schnell als gefährlich und umweltschädlich dargestellt, dabei können zwei Gigaliner drei Standard-Lkw ersetzen. Zwei Lang-Lkw bewältigen das Transportvolumen von drei Standard-Lkw und benötigen um 50 Meter weniger Straße (Abbildung 1). Der Lang-Lkw ist also klimafreundlicher, effizienter und er schafft mehr Platz auf der Straße. Aus diesem Grund ist die Bezeichnung „Ökoliner“ für Bollmann passender als „Gigaliner“.

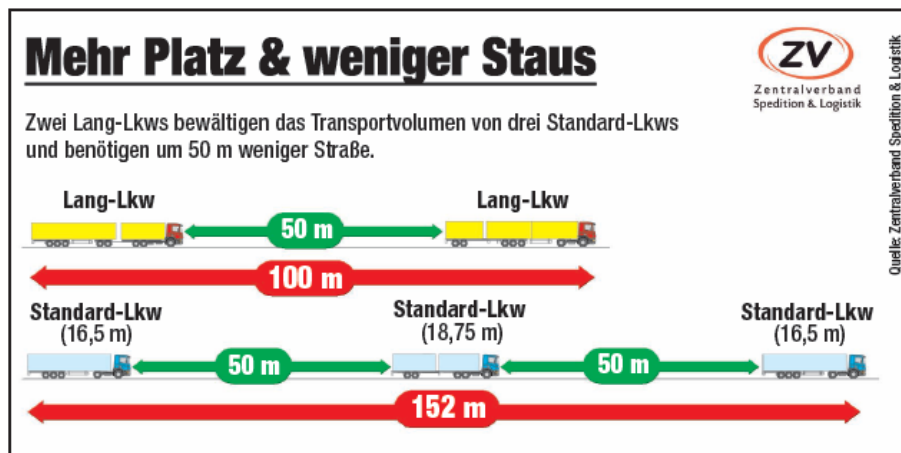


Abbildung 1: Mehr Platz & weniger Staus (Grafik: Zentralverband Spedition & Logistik)

Als häufiger Kritikpunkt wird auch die Zerstörung von Straßen dargestellt. Aus Sicht der Spediteure müssen es gar keine 60 Tonnen sein, Bollmann: „Es geht nicht primär ums Gewicht, sondern um die Größe der Ladefläche, weil diese für eine schnelle Be- und Endladung eine entscheidende Rolle spielt.“ Bei 8 Achsen und 40 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht sinkt die Belastung auf 4 – 7 Tonnen je Achse, was einer Reduzierung von 30% gegenüber einem Standard-Lkw entspricht (Abbildung 2).



Abbildung 2: Lang-LKWs schonen die Straße (Grafik Zentralverband Spedition & Logistik)

Die Kritik, dass Gigaliner heute übliche Kurven nicht befahren können, versteht Bollmann nicht: „Der Radius von 12,5 Metern wird vom Ökoliner eingehalten.“ Die notwendige Anzahl von Gigalinern in Österreich bezifferte Bollmann mit 150 Stück. Bollmann: „Und diese nur auf speziellen Routen, wo es auch wirklich Sinn macht.“

Ablehnend äußerte sich der Vertreter des Güterbeförderungsgewerbes, Wolfgang Herzer: „Wir sind sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus sicherheitstechnischen Gründen gegen die Einführung der Straßengiganten. Am Ende des Tages wird mehr für das gleiche Geld transportiert“. Bereits jetzt gibt es einen massiven Standortnachteil für LKWs in Österreich vor allem aufgrund des höheren Lohnniveaus im Vergleich zu den Nachbarstaaten. Der Gigaliner kostet mehr in der Anschaffung und dann auch in der Erhaltung. Bei mehr Beladung und gleichem Ertrag würden nur die Aufliegerbauer und Verlader profitieren. Herzer glaubt zwar, dass der Gigaliner langfristig nicht zu verhindern sein wird, verlangt aber für diesen Fall eine einheitliche europäische Lösung und keinen Fleckerlteppich an unterschiedlichsten Regelungen. Außerdem gab Herzer zu bedenken, dass die Logistikzentren nicht immer unmittelbar an den Autobahnabfahrten liegen. Einen Einsatz im untergeordneten Netz kann sich Herzer nicht vorstellen.

Wenig überraschend lehnte auch der Vertreter der Bahn, Andreas Fuchs, Vorstandsdirektor der Rail Cargo Austria, die Zulassung von Gigalinern ab. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist ein europäisches Ziel, zu dem sich auch Österreich voll bekennt. Die EU solle den Kurs halten. Außerdem ist die Bahn eine ökologische Transportalternative zum Lkw: Ein Zug kann 50 bis 60 Container transportieren und spart das 21,5 fache an CO<sub>2</sub> Ausstoß des Lkw ein. Eine Einführung des Gigaliners würde die Bahn stark treffen, Fuchs: „Eine europaweite Zulassung des Gigaliners hätte weitreichende Rückverlagerungen von Schienengüterverkehren auf die Straße zur Folge.“

Fuchs zitierte dabei die CER Studie, welche von K+P & Fraunhofer durchgeführt wurde. Am stärksten betroffen wäre der Einzelwagenverkehr mit Rückgängen je nach Korridor bis zu 35% (Abbildung 3). Beim Einzelwagenverkehr werden die einzelnen Waggons an einem zentralen Knotenpunkt zu einem Ganzzug gebündelt und dann zum Zielknotenpunkt gebracht und dort je nach Anwendungsfall wieder einzeln verteilt. Der Einsatz von Gigalinern könnte zu einem vollkommenen oder teilweisen Zusammenbruch des Einzelwagenverkehrs führen, für dessen Rentabilität gewisse Mindesttransportmengen erforderlich sind. Viele Firmen könnten so nicht mehr bedient werden. Auch der kombinierte Verkehr würde durch den Gigaliner Marktanteile verlieren. Bereits jetzt sind die Hürden für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr durch die mangelnde europaweite Interoperabilität sehr hoch. Außerdem seien neue Terminals in Österreich wie z.B. Inzersdorf enorm wichtig.

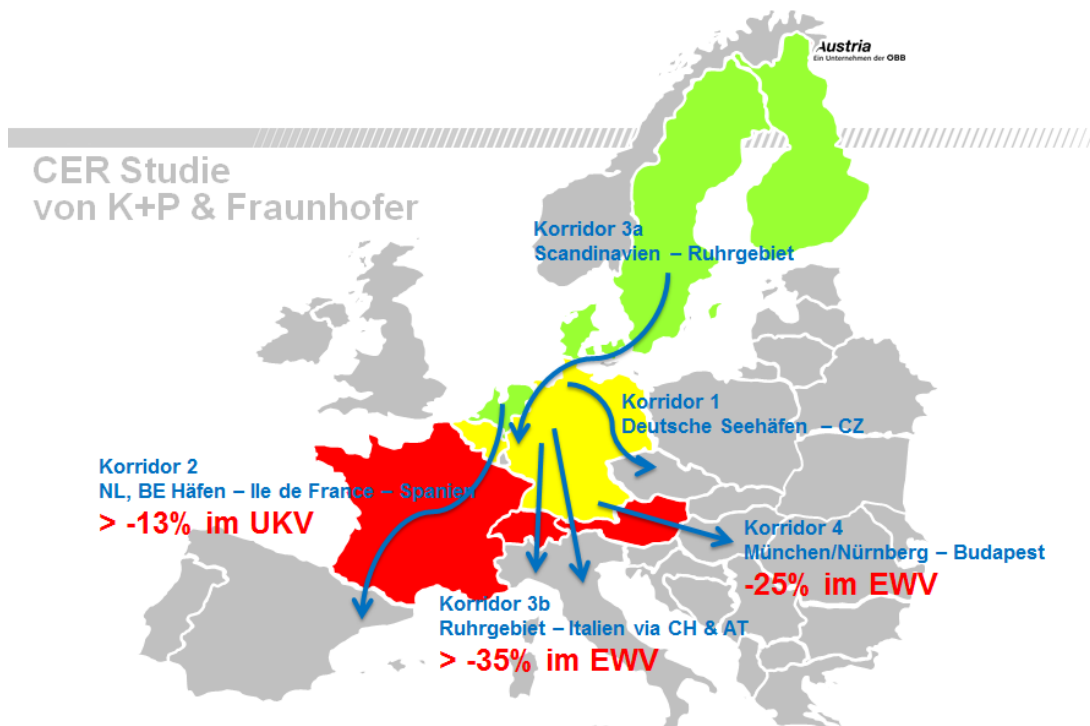


Abbildung 3: Auswirkungen des Gigaliners auf den Einzelwagenverkehr (EWW) und den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) (Grün = Gigaliner im Einsatz, Gelb = Testeinsatz, Rot = Ablehnende Haltung) (Grafik: Rail Cargo Austria)

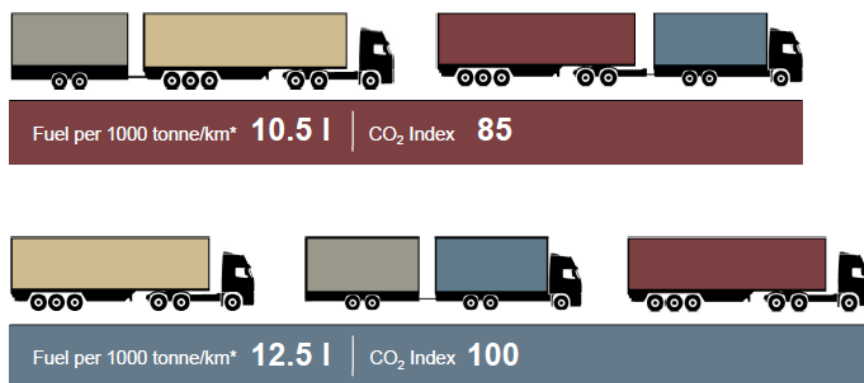
Eine vehemente Ablehnung gab es auch vom Geschäftsführer der Asfinag Alpenstraßen AG, Klaus Fink: „Neben sicherheitstechnischen Aspekten sind auch enorme finanzielle Aufwendungen in der Höhe von 5,4 Milliarden Euro erforderlich, um die Straßeninfrastruktur auf die erhöhten Anforderungen anzupassen.“ Dabei stellen u.a. die Brücken aufgrund der unterschiedlichen Bauweise und den unterschiedlichsten Belastungsvorschriften in der Vergangenheit die größte Kostenkomponente dar. Die ASFINAG besitzt über 5000 Brücken und keine 2 sind ident. Pauschalaussagen auf Basis dieser Grundlagen sind daher schwer. Bei einer Gewichtsbeschränkung auf 40 bis 44 Tonnen würde sich allerdings der zusätzliche Aufwand vermindern. Im Falle einer Einführung von Gigalinern wären allerdings neben den Brücken noch weitere Investitionen zu tätigen: Eine Nachrüstung von Rückhaltessysteme (z.B. Leitschienen), eine Vergrößerung von Pannenbuchten in Tunnels und eine neue Dimensionierung der Tunnellüftungsanlagen wäre unausweichlich. Generell hat Fink Sicherheitsbedenken, die Topographie in Österreich ist mit den nordischen Ländern nicht vergleichbar und auch die Steigungen im Autobahnnetz im Zusammenhang mit den Winterdienst verursachen schwerwiegende Probleme. Fink: „Einen PKW kann ich einfach leichter rausschieben, als einen LKW“.

Der Vertreter des ÖAMTC, Markus Schneider, führte gegen den Gigaliner vor allem Sicherheitsbedenken an: „Auf Lkw-Unfälle entfallen jetzt schon 13 % der Getöteten, obwohl ihr Anteil nur 4 % an den Unfällen beträgt.“ Der ÖAMTC vertritt den Standpunkt, dass eine Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen darf. Im internationalen Bereich gibt es bereits jetzt einen Lkw-Stellplatzmangel, mit den Gigalinern würde sich die Situation weiter verschlechtern.

Herbert Spiegel, Geschäftsführer von VOLVO Trucks Österreich verwies auf die Hand in Hand gehende Entwicklung von Wohlstand und Transportleistung. „Zur Bewältigung des

wachsenden Transportaufkommens - sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch - ist das European Modular System (EMS) ein Lösungsansatz, den wir unterstützen.“ EMS steht dabei nicht für längere / schwerere Lkws sondern für effiziente Logistik. Das heißt nicht zwingend schwerere Fahrzeuge. Viele Güter sind volumenintensiv. Die Zusammenstellung der Fahrzeuggröße soll je nach Bedarf und Straßenklasse erfolgen. Lange Kombinationen sollen nur dort eingesetzt werden, wo es sinnvoll und notwendig ist. Dann profitiert auch die Umwelt. Spiegel ist es wichtig, dass alle Transportarten aufeinander abgestimmt werden. Das EMS soll das künftig steigende Transportaufkommen abfangen und nicht dem kombinierten Verkehr entgegenwirken. Denn eines ist klar, die Schiene kann nicht alles aufnehmen. Schweden und Finnland haben schon immer längere Lkw-Züge eingesetzt, in der Vergangenheit sei es trotzdem zu keiner Verlagerung von der Straße auf die Schiene gekommen. Außerdem unterstützen die modularen Systeme einen kombinierten Transport durch die Verwendung standardisierter Module. Schweden und Finnland, die EMS unterstützen, gehören zu den Ländern mit höchsten Bahn-Transport-Anteilen in Europa. Zum höheren Unfallrisiko merkte Spiegel an, dass es schon jetzt viele technische Lösungen beim LKW gibt, die die Unfälle weiter reduzieren würden, davon sind jedoch nur wenige gesetzlich verpflichtend. Mit EMS könnten Lkw auf der Straße eingespart und damit die Anzahl von Unfällen reduziert werden. Ein längeres Fahrzeug mit mehr Achsen und demselben Gewicht hat auch einen kürzeren Bremsweg. In EMS steckt keine neue Technik, die Fahrzeuge sind im Einsatz.

**VOLVO:**  
**Länger ist besser für die Umwelt**



*Abbildung 4: Länger ist besser für die Umwelt (Grafik: VOLVO)*

GSV-Generalsekretär Mario Rohrer hält zusammenfassend fest, dass, wie bei allen Verkehrsthemen, auch beim Thema Gigaliner eine differenzierte Betrachtungsweise erforderlich ist. Letztlich geht es darum, eine europaweite Lösung zu finden, die den Kundenbedarf, die Wirtschaftlichkeit sowie Umwelterfordernisse optimal vereint.

21.06.2012, Bernhard Weiner