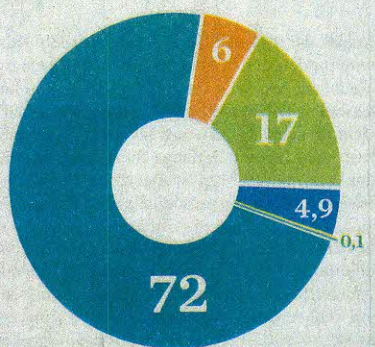


DER MODAL SPLIT

- Straße
- Binnenschifffahrt
- Schiene
- Pipelines
- Luftfahrt
- Angaben in Prozent



In der EU wurden 2012 fast drei Viertel des Güterverkehrs über die Straße abgewickelt

Quelle: Eurostat

„Wir werden da nicht mitmachen“

Transportminister Bausch lehnt Megatrucks ab

LUXEMBURG
MARC MENG

Die EU-Kommission favorisiert die Idee, die Luxemburger Regierung steht dem eher reserviert gegenüber. Wie Transportminister François Bausch dem „Journal“ erklärt, habe auch das EU-Parlament zu Riesen-Lastern, so genannten GigaLinern, eine eher reservierte Haltung. Kommen die Megatrucks also doch nicht? Einige Länder starteten zwar Testphasen, doch grenzüberschreitende Fahrten mit Riesen-Lkw bleiben verboten, nachdem letztes Jahr die EU-Verkehrsminister der Entscheidung des Europäischen Parlaments gefolgt waren und mit großer Mehrheit über großen Lastwagen eine Absage erteilten. Einer der Verkehrsminister, die gegen die GigaLinern votierten, war Bausch, der sagt, es gebe zwar eine Lobby, die immer mal wieder versuche, Riesenlastern durchzusetzen, doch es überwiege die Skepsis. Repräsentative Meinungsumfragen, die in verschiedenen EU-Ländern zum Thema durchgeführt wurden, geben Bausch recht. Das schweizerische LINK Institut ermittelte 2009, dass 80 Prozent der Eidgenossen damals gegen GigaLinern waren.

Als wichtigsten Grund für die Ablehnung nannten die Befragten zusätzliche Kosten durch den Aus- und Umbau der Infrastruktur, gefolgt von negativen Umweltwirkungen durch Verkehrsverlagerung zurück auf die Straße. Das französische Meinungsforschungsinstitut CSA ermittelte in Frankreich im

gleichen Jahr eine ähnlich große Ablehnung wie auch die jüngste Umfrage des forsa-Instituts letzten Sommer in Deutschland.

Luxemburg ungeeignet dafür

„Es gibt zwar Länder mit starken Lobbies dafür“, sagt Bausch, „beispielsweise die Niederlande, wo GigaLinern zwischen den großen Häfen fahren.“ Auch Deutschland habe ja ein Testprojekt gestartet, das noch nicht abgeschlossen ist. „Doch meiner Meinung nach widerspricht das dem von der Europäischen Union im Weißbuch festgehaltenen Strategie, mehr Gütertransport auf die Schiene zu verlegen.“ Am Argument der Befürworter, dass GigaLinern weniger Umweltbelastung bedeuten würden, zweifelt der Minister: „Dazu gibt es auch gegenteilige Studien.“ Für Luxemburg seien GigaLinern nicht realistisch und würde eher Probleme bereiten. „Wir eignen uns gar nicht dafür“, erklärt Bausch und verweist darauf, dass selbst in den USA viele Staaten GigaLinern sogar verboten hätten. Zu dem Vorhaben der Niederlande, GigaLinern im Beneluxraum zuzulassen, sagt Bausch klar: „Wir werden da nicht mitmachen.“

Grundsätzlich könnten zwar GigaLinern auf luxemburgischen Autobahnen fahren, doch viele technische Fragen wären zu klären, Tunnel, Brücken, Kreisverkehre müssten überprüft werden. Diese ungeklärten Fragen würden einen hohen Kostenpunkt darstellen. „Und was, wenn mal eine Umleitung ist?“, fragt Bausch. „Ein GigaLinern kann nicht eben einfach so durch eine Ortschaft fahren.“

„Wir eignen uns nicht dafür“

FRANÇOIS BAUSCH, Transportminister

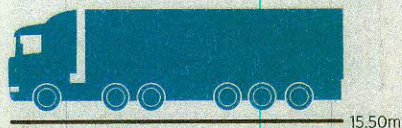


Die Logistikbranche in Luxemburg, da ist sich der Transportminister sicher, sei nicht abhängig von GigaLinern. „Wir investieren gerade 100 Millionen in den Multimodal-Standort Bettenburg, wo der Gütertransport von Straße und Schiene verknüpft wird.“ Aus diesem Grund werde man jetzt nicht auf einmal auf GigaLinern setzen, was dem genau zuwider liefe. ●

UNGETÜME



25,25m



15,50m



4,20m



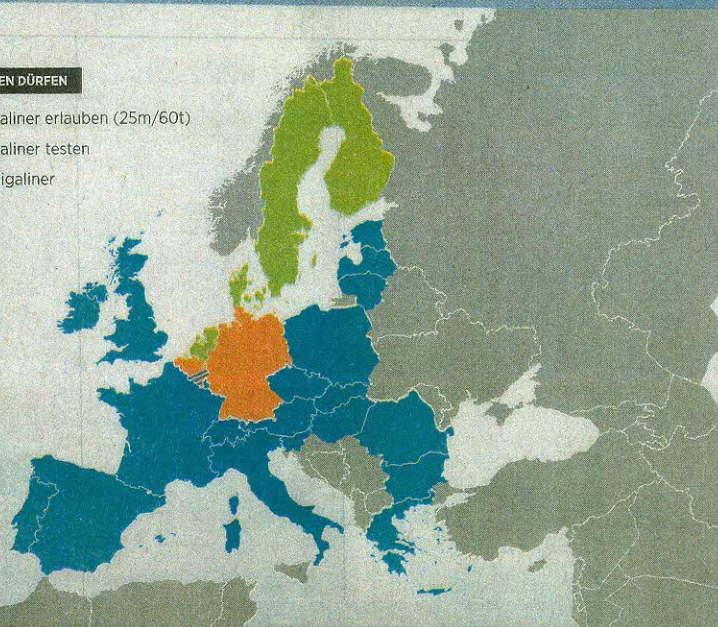
1,70m

Gegenüber heutigen Sattelzügen mit 16,5 Metern Länge sind Gigaliner mit 25,25 Metern deutlich länger

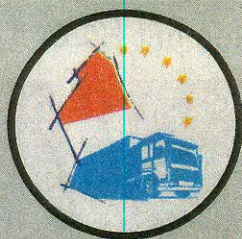
Quelle: Transport & Environment

WO DIE RIESEN ROLLEN DÜRFEN

- Länder, die Gigaliner erlauben (25m/60t)
- Länder, die Gigaliner testen
- Länder, ohne Gigaliner



Stimmen zum Gigaliner



Serge Moulin, Conseiller au Groupement des entrepreneurs de transports a.s.b.l.

«La position du Groupement Transports est favorable à cette thématique mais pas à n'importe quelles conditions. Les gigaliner pourraient rouler depuis des zones industrielles bien équipées vers d'autres sites industriels c'est-à-dire des structures prévues à cet effet. Cela n'inclut pas la livraison auprès de clients. Des économies d'échelle peuvent être réalisées avec un tel système. Et avec le développement du centre de distribution urbaine, cela va se greffer au multimodal et ce qui va être fait à Bettembourg. Pour le Groupement Transports ce n'est pas en soi un dossier prioritaire, on est assez serein et ajoutons qu'il est intéressant de voir qui serait intéressé, tant du côté des transporteurs que pour les livreurs.»



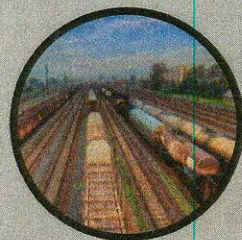
Der Transportausschuss des Europaparlaments

Der Verkehrsausschuss im EU-Parlament hat letzten März einen Vorschlag für die grenzüberschreitende Zulassung der „Gigaliner“ abgelehnt. 2013 hatte die Institution mehrere Studien analysiert und dazu eine „Bewertung von Megatrucks“ verfasst worden. Darin heißt es: „Die verbesserte Gewichtsverteilung in einem Lang-Lkw (infolge der höheren Anzahl an Tragachsen) verbessert die Situation, aber das zusätzliche Gesamtgewicht von Lang-Lkw verschlechtert sie wieder“. Die Kosten für Infrastrukturverbesserungen seien teils erheblich, würden aber zwischen den EU-Mitgliedern erheblich variieren.



René Winkin, Secrétaire général du Groupement Pétrolier Luxembourgeois (GPL)

«Nous n'avons pas de position sur ce sujet mais les sociétés pétrolières sont concernées à deux égards en ce qui concerne la clientèle et l'acheminement. Les produits pétroliers pourraient être transportés en gigaliner ce qui réduirait les coûts de transport. En ce qui concerne l'infrastructure, les stations autoroutières sont déjà adaptées mais ce qui pourrait poser problème, c'est l'aménagement des aires de repos par le Ministère des Travaux publics. La taille des places de parking devrait être adaptée.»



K+P Transport Consultants und Fraunhofer Institut 2011

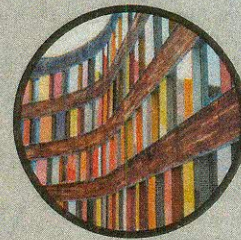
„Aufgrund von Sicherheitsverbesserungen und der Senkung der CO2-Emissionen erwarten wir, dass der Straßengüterverkehr in der Lage sein wird, seine externen Kosten bis 2030 um 27 Prozent zu senken, während beim Schienengüterverkehr 30% möglich sind. Im Kontext der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU-Kommission von 2011 ist die uneingeschränkte Einführung von Gigalinern daher als problematisch anzusehen.“

Cluster for Logistics Luxembourg

„Das Cluster for Logistics unterstützt prinzipiell effizienzsteigernde Projekte im Transportbereich. In unserer Studie „Future for Logistics“ wurde von den Luxemburger Unternehmen die Nutzung von EuroCombi in der Großregion gefordert, um eine bessere Verbindung der nationalen mit ausländischen Hubs zu ermöglichen. Die Lang-LKW müssten aber kompatibel mit den multimodalen Plattformen und Systemen in Luxemburg sein“, betont Charles Gosselin, Manager des Cluster. „Ein EuroCombi, im Volksmund Gigaliner, ermöglicht ein Ladevolumen-Plus von über 50 Prozent. Diese Effizienzsteigerung bedeutet, dass theoretisch zwei Lang-LKW drei reguläre LKW ersetzen können, wie eine rezente Studie der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen belegt. Dies bedeutet eine Ersparnis von bis zu 25



Prozent Sprit. Dabei wurde betont, dass die Fahrzeuge sicher und unauffällig im Verkehr mit fahren. Weitere praxisnahe Tests müssen aber zeigen, dass die Sicherheit auch gewährleistet ist wenn die Nutzung dieser LKW zunimmt. Tests in Großbritannien und Deutschland haben gezeigt, dass Lang-LKW die aktuellen Modelle nicht ersetzen werden, sondern eine weitere Option für die Spediteure auf längeren Strecken sein könnten. Die maximale Effizienz wird in einem geschlossenen Transportkreis erreicht und die Auslastung des LKW im normalen Betrieb gestaltet sich als schwieriger, wenn sich die Transportgewohnheiten nicht ändern. Ideal für Luxemburg wäre natürlich eine multimodale Einbindung des Lang-LKW mit Güterzügen und Flussschiffen um die Schadstoffemissionen weiter zu reduzieren.“



Deutsches Umweltbundesamt

In einer Studie von 2007 heißt es: „Insgesamt tragen Riesen-LKW nicht zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Güterverkehrs bei. Ihr Einsatz entlastet weder die Umwelt noch die Straßeninfrastruktur. Vielmehr ist mit zusätzlichen Sicherheitsrisiken und – aus Sicht des Umweltschutzes – mit einer negativen Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße zu rechnen.“