



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Grundsätzliche niedersächsische Überlegungen zu dem Thema Gigaliner

Der Güterverkehr in Deutschland wird bis 2015 um rund 60 Prozent, von knapp vier auf über sechs Mrd. Tonnen jährlich wachsen. Angesichts der schon in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehrsbehinderungen auf deutschen Autobahnen ist Niedersachsen aufgrund der Anbindung an die Seehäfen und der steigenden Güterströme in Ost-Westrichtung hiervon besonders betroffen.

Unabhängig von der Nutzung der übrigen Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße, wird ein Großteil des künftigen Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt werden. Daher sind verbesserte Rahmenbedingungen für umweltschonende Verkehrsträger und -techniken zu entwickeln. Den weiteren Aufbau verkehrsträgerübergreifender Transportketten (also unter Einbeziehung von Straße, Schiene und Wasserstraße) ist weiterhin unverzichtbar.

Gleichermaßen formuliert dies der Entwurf der Halbzeitbilanz des Weißbuches zur EU-Verkehrspolitik bis 2010. Auch hier wird eine effizientere Nutzung jedes einzelnen Verkehrsträgers, bei gleichzeitig verbesserter Verknüpfung untereinander vorgesehen.

Die Speditionswirtschaft lastet nach eigenen Angaben ein Großteil ihrer Fahrzeuge im Fernverkehr gewichtstechnisch nicht aus, da deren Volumenbegrenzung dies nicht zulässt.

Bei einer Begrenzung **auf 40 t Gesamtgewicht** sind nach hiesiger Einschätzung keine schädlichen Auswirkungen auf die Infrastruktur sowie straßenbauliche Sicherheitseinrichtungen zu erwarten. Dies gilt ebenso für die technischen Randbedingungen der Fahrzeuge, da diese in der Regel auf ein Zuggewicht von 44 Tonnen oder mehr ausgelegt sind.

Ein Gigaliner ermöglicht eine 50 %ige Erhöhung des Transport**volumens**, gegenüber herkömmlichen Fahrzeugkombinationen eine ca. 15 %ige Verringerung des Kraftstoffverbrauches/tkm Ladegut. .

Damit einhergehend ergibt sich eine entsprechende Minimierung des Schadstoffausstoßes sowie einer Senkung der Transportkosten.

Diese Fahrzeugkombination besteht aus marktgängigen Einzelfahrzeugen, welches eine Einbindung in den kombinierten Verkehr (Straße/Schiene) ermöglicht.

Durch die Einbindung der aktuellsten passiven sowie aktiven Sicherheitssysteme, in Verbindung mit speziell geschulten Fahrern, wird ein hoher Sicherheitsstandard erreicht.

Dies ist eine interessante Variante, die Kapazität der Straße und hier in erster Linie die des bestehenden Autobahnnetzes besser ausnutzen zu können. Statt drei der heute üblichen Züge wären zwei Gigaliner in der Lage, das gleiche Transportvolumen zu bewältigen. Dies spart Raum auf der Straße und bietet hinsichtlich Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile.

Die Streckenführungen müssen in sicherheitstechnischer sowie infrastruktureller Hinsicht für diese Konzepte geeignet sein.

Das von einer niedersächsischen Firma konzipierte Fahrzeugkonzept Gigaliner kann möglicherweise einen Beitrag leisten, die Effizienz des Güterfernverkehrs auf der Straße zu verbessern. Gemäß den Möglichkeiten der EG-Richtlinie 96/53 EG in Verbindung mit § 70 Abs.1a der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO) hat sich **Niedersachsen entschlossen, mit drei Einzelfahrzeugen, welche auf 40 t beschränkt wurden sowie auf geprüften und festgelegten Routen verkehren**, gemäß der Vorgabe vorgenannter EG-Richtlinie, einen zeitlich und regional begrenzten Versuch zu initiieren, welcher Erkenntnisse bringen wird, wie sich diese Fahrzeuge in verkehrliche sowie betriebstechnische Abläufe integrieren lassen. Diese Erkenntnisse werden eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ergänzen und die Diskussion konstruktiv bereichern.

Die in Niedersachsen zum Einsatz kommenden Fahrzeuge wurden von dem TÜV Nord sicherheitstechnisch überprüft und für die angedachte Verwendung freigegeben.

Die Streckengenehmigungen wurden von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden dem gängigen Standardmuster zur Durchführung von Großraum- und Schwerverkehr unterworfen. Somit wurde gewährleistet, dass bei der Streckenprüfung alle notwendigen Behörden sowie Institutionen beteiligt worden sind.

Die vorhandene Infrastruktur wird einen uneingeschränkten Einsatz dieser Fahrzeuge nicht aufnehmen können, daher ist es notwendig, die Durchführbarkeit zu diskutieren. Dies soll auf Basis der in Kürze zu erwartenden Machbarkeitsstudie der BASt, von Bund und Ländern erfolgen.

Nachfolgende Sachverhalte werden u. a. zu diskutieren sein.

1. Probleme können durch die bestehenden Brückenbauwerke entstehen. Für diese ist nicht das Einzelfahrzeug problematisch, sondern die Summe der Belastungen. Die Sicherheitsreserven der Bauwerke werden geringer. Für eine erforderliche Anpassung oder Erneuerung der Brückenbauwerke bei genereller Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte besteht ggf. Investitionsbedarf.
2. Nicht nur das Gewicht, sondern auch die Länge der Fahrzeuge spielt eine wesentliche Rolle. So sind die bisherige Linienführung sowie die übrige Trassierung z. B. in Knotenpunktbereichen der Straßen nicht generell auf die Übergröße der Fahrzeuge ausgerichtet. Darüber hinaus sind weitere Auswirkungen auf den Verkehrsablauf zu erwarten, z. B. bei Überholvorgängen, insbesondere an Gefälle bzw. Steigungsstrecken oder im Bereich von Arbeitsstellen.

3. Hinsichtlich der Fahrzeugtechnik werden an diese überlangen, ggf. schwereren Fahrzeuge, besondere Anforderungen (hinsichtlich z. B. Bremsen, Motorbremse, Leistung) zu stellen sein. Auch wären Vorgaben für lenkbare Achsen oder für eine besondere Kennzeichnung für andere Verkehrsteilnehmer zu prüfen.
4. Bereits heute sind in Schweden und Finnland größere Fahrzeuge zugelassen. Dänemark und die Niederlande sind ebenfalls an der Zulassung größerer Fahrzeuge interessiert. Nach Abschluss eines Pilotversuches in den Niederlanden sind dort in einer zweiten Stufe 140 größere Fahrzeuge in einem vorgegebenen Streckennetz im Einsatz. Die Mehrheit der EU-Staaten spricht sich jedoch gegen eine grundsätzliche Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes von Fahrzeugen aus. Auf Basis der EU-Richtlinie 96/53/EG existiert bereits heute ein modulartiges Konzept zur Zusammensetzung von Lastzügen.
5. Neben der straßenbau-, der straßenverkehrstechnischen sowie der fahrzeugtechnischen Sichtweise sind aber auch verkehrspolitische Fragestellungen betroffen. Bei einer generellen Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes ist eine Verschiebung des Modal-Splits zu Lasten des Schienen- und Wasserstraßenverkehrs nicht auszuschließen.
6. Die vorhandene Infrastruktur, welche derzeit schon die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals erschwert, wird in Bezug auf den Einsatz des modularen Fahrzeugkonzeptes zu Problemen führen, die es zu lösen gilt.

Niedersachsen steht neuen Konzeptionen grundsätzlich offen gegenüber:

Neuen Ideen und Konzepten wollen wir uns nicht grundsätzlich ohne nähere Betrachtung verschließen.

Dieses Fahrzeugkonzept wird und kann nicht die Lösung für alle anstehenden Probleme sein, es ist aber möglicherweise ein Baustein, der zur Lösung beitragen kann. Das Thema bedarf einer sinnvollen Güterabwägung aller Interessen, welche es ggf. durch die Definition von Randbedingungen/Eingrenzungen ermöglicht, sowohl die Vorteile zu nutzen, als auch die Nachteile weitestgehend auszugrenzen.