# Megatrucks versus Schienengüterverkehr?

























## Inhalt

- 1 . Wieder aktuell: bald freie Fahrt für Megatrucks auf Europas Straßen?
- **2** . Rechtlicher Rahmen und Vorschriften.
- **3** . Das Argument der Befürworter: mehr Kapazität.
- **4** . Und die Realität? Das erste Handicap: teure Infrastrukturanpassungen.
- **5** . Ein zweiter Effekt: gravierende Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.
- **6** . Ein dritter Effekt: stärkeres Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr.
- 7 . Widerspruch zu den Zielen nachhaltiger Verkehrspolitik und Mobilität.
- 8 . Die Akteure im Schienenverkehr bieten attraktiven und wettbewerbsfähigen Service im kombinierten und konventionellen Schienengüterverkehr.

# Wieder aktuell: bald freie Fahrt für Megatrucks auf Europas Straßen?

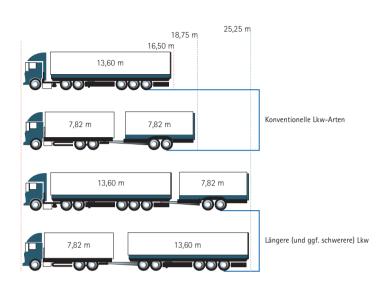
Die mögliche Zulassung von Megatrucks, das heißt Lkw, die in Länge und Gewicht weit über den heutigen Normen liegen, ist wieder im Gespräch.

Die zentrale Frage dabei ist, ob überlange und überschwere Lkw (auch Monstertrucks, Megatrucks, Gigaliner oder EcoCombis genannt), deren Länge 25,25m und Gewicht bis zu 60t betragen kann, auf den Straßen Europas erlaubt werden sollen.

Die Debatte über die Einführung neuer Normen im Schwerverkehr steht im Zusammenhang mit den Bemühungen von Fahrzeugherstellern und Verladern, den wachsenden Güterverkehr in Europa über die Straße zu transportieren.

Das Vorhaben wirft allerdings eine Reihe von Fragen auf: Welche Auswirkungen hätte die Einführung von Megatrucks auf das Marktgefüge des Straßengüterverkehrs in Europa? Wie passen Megatrucks zu den Verkehrspolitiken auf nationaler und europäischer Ebene? Und was wäre der Effekt auf die Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung – zu einem Zeitpunkt, wo der Klimawandel und die Verantwortung des Verkehrs dafür in aller Munde ist.





Der Bahnsektor kann diesen Fragen nicht gleichgültig gegenüber stehen. Er setzt sich seit langem für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ein. Der Wettbewerb ist heute immer noch verzerrt auf Grund mangelnder Transparenz der Kosten, die die einzelnen Verkehrsträger durch Luftverschmutzung, Lärm, Staus oder Unfälle verursachen und für die die Gesellschaft aufkommen muss.

Der Bahnsektor appelliert daher an die verantwortlichen Entscheidungsträger, bei den Überlegungen zur Einführung der Megatrucks den Aspekt der externen Kosten und die Auswirkungen auf das Transportsystem als Ganzes zu berücksichtigen.



# Rechtlicher Rahmen und Vorschriften

Gemäß europäischer Gesetzgebung (Richtlinie 96/53) sind die Mitgliedsländer berechtigt, innerstaatlich überlange und überschwere Lkw (modulares Konzept) zuzulassen. Die Richtlinie erlaubt jedoch nicht deren Einsatz für grenzüberschreitenden Verkehr.

Allerdings ist vorgesehen als "Möglichkeit zur Bewältigung des Wachstums im europäischen Güterverkehr in den kommenden Jahren zu untersuchen, inwieweit ein grenzüberschreitender Einsatz von Fahrzeugkombinationen, die länger als die derzeitige Norm sind, jedoch die in der Richtlinie beschriebenen Abmessungen der einzelnen Module nicht überschreiten, einen Mehrwert bringen kann" (s. Programm der Logistikkonferenz der GD TREN, Mai 2007).

## Nationale Normen (Länge und Gewicht) für Straßenfahrzeuge in Europa

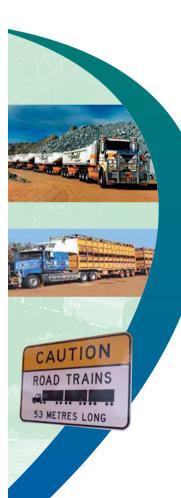
		ZULÄSSIGE HÖCHSTWERTE			
	LÄNGE		GEWICHT	GEWICHT (in Tonnen)	
LAND	Lastzug	Gelenkfahrzeug	Lastzug 5 Achsen + mehr	Gelenkfahrzeug 5 Achsen + mehr	
Albanien	18.35 m	16.50 m	44	38	
Aserbaidschan	20 m	-	37	37	
Belarus	20 m	20 m	38	38	
Belgien	18,75 m	16,50 m	44	44	
Bosnien-Herzegowina	18 m	17 m	40	40	
Bulgarien	18.75 m	16.50 m	40	40	
Dänemark	18.75 m	16.50 m	42/48	42/48	
Deutschland	18.75 m	16.50 m	40	40	
EJR Mazedonien	18 m	16.50 m	40	40	
Estland	18.75 m	16.50 m	40	40	
Finnland (1)	25.25 m	16.50 m	44	42/48	
Frankreich	18.75 m	16.50 m	40	40	
Georgien	-	20 m	44	44	
Griechenland	18.75 m	16.50 m	40	40	
Irland	18.35 m	16.50 m	40	40	
Island	22 m	18 m	40	44	
Italien (2)	18.75 m	16.50 m	44	44	
Kroatien	18.35 m	16.50 m	40	40	
Lettland	18.75 m	16.50 m	40	40	
Lichtenstein	18.75 m	16.50 m	40	40	
Litauen	18.75 m	16.50 m	40	40	
Luxemburg	18.75 m	16.50 m	44	44	
Malta	18.75 m	16.50 m	40	40	
Moldawien	20 m	16.50 m	40	40	
Niederlande	18.75 m	16.50 m	50	50	
Norwegen	19.50 m	17.50 m	46	44	
Österreich	18.75 m	16.50 m	38 (4)	38 (4)	
Polen	18.75 m	16.50 m	40	40	
Portugal (2)	18.75 m	16.50 m	40	40	
Rumänien	18.75 m	16.50 m	40	40	
Russland	20 m	20 m	38	38	
Schweden	24 m	25.25m	60	60	
Schweiz	18.75 m	16.50 m	40	40	
Serbien	18 m	16.50 m	40	40	
Slowakei	18.75 m	16.50 m	40	40	
Slowenien	18.75 m	16.50 m	40	40	
Spanien (2)	18.75 m 18.75 m	16.50 m	40	40	
	18.75 m	16.50 m		42/48	
Tschechische Republik			44 (3)		
Türkei	18.75 m	16.50 m	40	40	
Ukraine	22 m	22 m	38	38	
Ungarn	18.75 m	16.50 m	40	40	
Vereinigtes Königreich	18.75 m	16.50 m	40	40/44	

Die Verantwortung für innerstaatlich von Straßenfahrzeugen in punkto Länge und Gewicht einzuhaltende Normen obliegt den einzelnen Ländern (s. Tabelle).

- (1)Für Fahrzeuge, die im EWR registriert sind.
- (2) Für bestimmte Transportarten gelten höhere Werte (z.B. Container, Kraftfahrzeuge usw.)
- (3) Mit pneumatischer oder analoger Federung.
- (4) Für Fahrzeuge, die in einem EU-Mitgliedsstaat registriert sind, werden diese Werte um 5% erhöht.

Quelle: EKVM 2007

### Übergroße Straßenfahrzeuge voll oder versuchsweise im Betrieb



Realität und Perspektiven in Europa:

- In Schweden und Finnland sind Straßenfahrzeuge mit 25,25m und 60t zugelassen.
- In Deutschland laufen Versuche in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt und Bremen; in Thüringen wurden sie eingestellt.
- In den Niederlanden erfolgten über mehrere Jahre Pilotprojekte und Versuche. Dort dürfen Megatrucks gemäß einer Vereinbarung mit den Straßeninfrastrukturmanagern bis November 2007 verkehren.
- In Dänemark beginnt im Januar 2008 ein Versuchsprogramm.
- In Frankreich wurde im Juni 2004 die Einführung der Höchstlast von 44t gestoppt.

Erstaunlicherweise finden sich die Erkenntnisse aus den jüngst in Europa durchgeführten Versuchen und verschiedenen von den staatlichen Stellen in Auftrag gegebenen Berichten kaum im derzeitigen Entscheidungsfindungsprozess wieder.

Außerhalb Europas gelten teilweise Normen, die höhere Gewichte und größere Längen zulassen – allerdings unter völlig anderen geografischen und demografischen Bedingungen. Megatrucks, oder besser gesagt "Monstertrucks", sind in großen Ländern wie Australien (wo echte Gliederzüge mit mehreren Anhängern fahren) oder Neuseeland gang und gäbe. Diese Fahrzeuge verkehren jedoch auf transkontinentalen Langstrecken, nutzen wenig befahrene Autobahnen und durchqueren schwach besiedelte Gebiete. Im europäischen Straßenverkehrssystem wären sie undenkbar und als Referenz in der Diskussion um Megatrucks sind sie ungeeignet.

# Das Argument der Befürworter: mehr Kapazität

Die Meinungen über die Vor- und Nachteile einer Veränderung der Lkw-Normen gehen auch innerhalb der Branche auseinander.

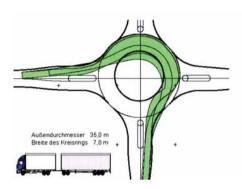
Ein Teil der Interessenvertreter des Straßenverkehrs, insbesondere Lkw-Hersteller und Beförderungsunternehmen, führen dabei jeweils eine Liste von vermeintlichen Vorteilen ins Feld, die sich aus der Zulassung von Megatrucks in Europa ergeben würden. In der Tat lassen sich all diese Vorteile auf einen einzigen Punkt bringen: nämlich die Erhöhung der Verladekapazität, die zu einer Reihe von Verbesserungen für den Straßensektor führen würde.

### Diese Argumentation lautet wie folgt:

- Megatrucks erhöhten die Transportkapazitäten (Nutzlast) zu minimalen Kosten.
- Sie würden zu einer besseren Auslastung der Straßen und Autobahnen führen (unter der Annahme, dass jeder Megatruck rund ein Drittel zusätzliche Nutzlast schafft) und demzufolge reduziere bzw. stabilisiere sich bei konstantem Verkehrsaufkommen - einem äußerst unwahrscheinlichen Szenario - die Anzahl konventioneller Lkw auf den Straßen. Nicht erwähnt wird, dass dieses Szenario zwangsläufig mehr Logistikzentren erfordern würde, die die von diesen Lkw abgelieferte Ware austeilen, was wiederum eine Erhöhung des Straßenverkehrs zur Folge hätte.
- Wenn Megatrucks immer maximal beladen wären, würden sich die Stückkosten des Straßenverkehrs (Kosten pro Tonnenkilometer) auf Langstrecken laut einer UIRR-Studie um 20-25% reduzieren.



BO-Kraftkreis Außerradius 12,5 m Innenradius 5,0 m Breite des Kreisrings 7,5 m



Umbau der Kreisverkehre für längere Lkw (Studie der BAST, Bundesanstalt für Straßenwesen, November 2006)

Viele Autobahnen und Parkplätze müssten vergrößert werden, da sie bereits ihre Auslastungsgrenze erreicht haben.

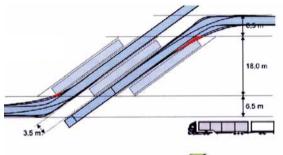
# Und die Realität? Das erste Handicap: teure Infrastrukturanpassungen

Die Zulassung von überlangen Lkw würde eine Reihe von Anpassungen der bestehenden Straßeninfrastruktur erfordern:

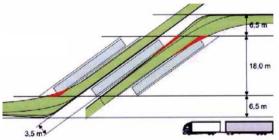
- auf stark befahrenen Autobahnen müsste eine Extra-Spur für Megatrucks vorgesehen werden;
- Kreisverkehre, Zufahrten usw. müssten erweitert werden;
- an den Schiene/Straße-Schnittstellen wäre eine Änderung der schienengleichen Bahnübergänge (bauliche Gestaltung, Abmessungen, Sicherheitsausrüstung) und der Überführungen erforderlich;
- viele Autobahnen und Parkplätze müssten vergrößert werden (in Deutschland beispielsweise ist die Kapazität vielerorts bereits heute erschöpft);
- die meisten Terminals und Logistikplattformen am Rande der Ballungszentren sowie deren Zufahrtsstraßen müssten neu strukturiert werden;
- und schließlich wäre in vielen Fällen ein Neubau von Straßeninfrastruktur nach anderen, teureren Spezifikationen erforderlich.

Die Zulassung besonders schwerer Lkw (bis zu 60t) erfordert außerdem den

■ kostenintensiven Ausbau bestimmter Bauwerke (Experten haben auf die Risiken von Brücken hingewiesen, die in den 70er und 80er Jahren nach völlig anderen Lastmodellen gebaut wurden).



Kompatibilität der Megatrucks mit den Autobahn-Parkplätzen (Studie der BAST, Bundesanstalt für Straßenwesen, November 2006)





Neben dem beträchtlichen Verschleiß der Autobahninfrastruktur und den dadurch entstehenden Instandhaltungs- bzw. Reparaturkosten würde dieser Verkehr die öffentlichen Haushalte der EU-Länder, Regionen, Gebietskörperschaften stark belasten. Die entsprechenden Investitionen gingen auch angesichts der eingeschränkten Mittel zwangsläufig zu Lasten anderer Transportinfrastrukturprojekte (z.B. umweltfreundlicherer und nachhaltigerer schienengeführter Lösungen für den Stadt- und Vorstadtverkehr).

Da die beschränkten öffentlichen Gelder immer stärker durch andere politische Anliegen wie Renten, Gesundheitsversorgung, Bildung usw. beansprucht werden, wenden die Mitgliedsstaaten, die in den 80er Jahren durchschnittlich noch 1,5% ihres BIP in die Transportinfrastruktur investierten, heute weniger als 1% für diese auf. Die finanziellen Auswirkungen einer megatruckgerechten Auslegung der Straßeninfrastruktur sind also zu bedenken, und die Frage, aus welchen Haushalten sie finanziert werden soll, muss beantwortet werden.



# Ein zweiter Effekt: gravierende Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

5

Der Verkehr von Megatrucks auf überlasteten Straßen- und Autobahnennetzen (insbesondere in den großen Produktions- und Verbrauchergebieten, Häfen usw.) birgt neue Risiken für die Sicherheit im Verkehr.

# Die wesentlichen Risiken für den Straßenverkehr sind:

- der gleichzeitige (und unterschiedlich schnelle) Verkehr von langen, schweren Lkw einerseits und Pkw andererseits;
- die Vorhaltung einer Langsamfahrspur für Megatrucks, wodurch langsamen Pkw praktisch eine Fahrbahn entzogen würde:
- Überholmanöver (zwischen konventionellen Lkw und Megatrucks, Pkw und anderen Lkw-Arten usw.);
- Risiken im Zusammenhang mit dem Verhalten der Megatrucks im Verkehr: Seitenwindempfindlichkeit während der Fahrt, schwieriges Manövrieren (auch mit speziellen Hilfssystemen), Bremswege, Sichtprobleme allgemein und im Besonderen in Terminals oder Parkbereichen.
- Sicherheitsrisiken an Bahnübergängen und generell an allen Straße/Schiene-Schnittstellen (Bahnüberführungen usw.),
- gravierendere Unfallfolgen (mehr Todesopfer).



# Ein dritter Effekt: stärkeres Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr

Die Zulassung von Straßenfahrzeugen mit 25,25m Länge und bis zu 60t Gewicht wäre ein harter Schlag für den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße, der sich genau zu dem Zeitpunkt, an dem alle politischen Entscheidungsträger für eine Neuverteilung der Karten, für faire Wettbewerbsbedingungen und eine nachhaltigere Kombination der Verkehrsträger (Intermodalität, Co-Modalität) plädieren, zu Ungunsten der Schiene auswirken würde.

Laut der von UIRR/TIM Consult/Kombiverkehr in 2006 durchgeführten Studie hätte das Aufkommen der Megatrucks ferner gravierende Konsequenzen für den kombinierten Verkehr in Europa. Allein in Deutschland (s. Studie ,K+P Consultants') verlagerten sich rund 7 Milliarden Tonnenkilometer von der Schiene auf die Straße, wodurch dort zusätzliche 400.000 Lkw-Fahrten entstünden, was uns zum Modalsplit der 90er Jahre zurückwerfen und sämtliche Anstrengungen des letzten Jahrzehnts zur Schaffung eines ausgewogenen und nachhaltigen Transportmarkts in Europa zunichte machen würde. Dies wurde in einem Schreiben von CER, UIP, UIRR und UNIFE an den Vizepräsidenten der EU-Kommission und Verkehrskommissar, Jacques Barrot, nachdrücklich betont.

Die Studie von UIRR/TIM Consult/ UIRR/Kombiverkehr aus 2006 prognostiziert überdies eine katastrophale Rückverlagerung von über 55% des beförderten Volumens im kombinierten Verkehr auf die Straße, falls in Deutschland überlange und überschwere Lkw eingeführt würden. Dabei berücksichtigt noch keine der beiden genannten Studien die Auswirkungen auf das Einzelwagengeschäft, das ebenfalls stark beeinträchtigt würde.

Jede Initiative, die den Straßentransport – trotz aller vorhersehbaren negativen Auswirkungen, wie der Kosten für den Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur, der Sicherheit im Straßenverkehr und der Umweltbilanz – attraktiver für die Verlader macht, kann nur dazu beitragen, das Ungleichgewicht im europäischen Güterverkehrsmarkt zu verstärken.

## Kostentreiber Megatruck

Die Kosten für Infrastrukturanpassungen, erhöhte Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr und die Verlagerung von Gütervolumen von der Schiene auf die Straße gehen zu Lasten des Steuerzahlers, bezieht man die externen Kosten in die Rechnung mit ein.

Hierzu ist anzumerken, dass der Transportpreis heute nicht die tatsächlich durch den Verkehr verursachten Kosten widerspiegelt, insbesondere nicht die externen Kosten, die der Gesellschaft durch den Transport entstehen und von ihr insgesamt finanziert werden, wie u.a. Klimawandel, Luftverschmutzung, Unfälle, aber auch Staus und Lärm. Eine Studie von INFRAS/IWW (Oktober 2004) schätzte die den 17 europäischen Ländern im

Jahr 2000 entstandenen externen Kosten auf 650 Mrd. Euro, was immerhin 7,3% des BIP ausmacht (wobei der Posten Stau nicht eingerechnet wurde).

Der Großteil der Kosten (80%) geht auf das Konto der Straße – daher würde die Zulassung von Megatrucks zwangsläufig dazu führen, die finanzielle Bürde, die alle europäischen Steuerzahler belastet, aber nur einigen wenigen Transportunternehmen zu Gute kommt, zu erhöhen.

Die Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems ist heute dringlicher denn je. Dabei sind umweltschonende Verkehrsträger wie die Bahn (deren externe Kosten sich lediglich auf 2% des BIP belaufen) zu fördern.

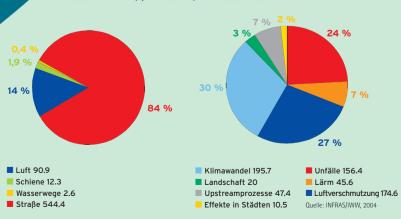
Der europäische Bahnsektor setzt – immer mit Blick auf Nachhaltigkeit – alles daran, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit seiner Produkte, insbesondere des Schienengüterverkehrs, zu optimieren. Die Zulassung und Förderung von Megatrucks ist vor diesem Hintergrund ganz sicher nicht mit der Vision eines nachhaltigeren Transportmarkts vereinbar.



Quelle: INFRAS/IWW, 2004

Setzt man die externen Kosten ins Verhältnis zum Verkehrsvolumen, ergeben sich die durchschnittlichen Kosten, die unter den Verkehrsträgern verglichen werden können. Daraus wird ersichtlich, dass 1000tkm auf dem Lkw die Gesellschaft 88 euros gegenüber 18 euros auf der Schiene (also vier Mal weniger!) kosten.

#### Externe Kosten des Verkehrs insgesamt in Westeuropa (2000) 650 Mrd. Euro (7,3% des BIP) ohne Staukosten





# Widerspruch zu den Zielen nachhaltiger Verkehrspolitik und Mobilität

Die Verlader zu ermutigen, noch mehr Güter per Straße (als Ersatz für den kombinierten Schienenverkehr) zu befördern, stünde im krassen Gegensatz zu den Schlussfolgerungen des Europäischen Rats vom 8. und 9. März 2007, in denen die europäischen Staats- und Regierungschefs sich zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2020 um 20% verpflichten. Die Zulassung von Megatrucks und damit die gezielte Steigerung der Attraktivität der Straße liefe den Anstrengungen der EU und der Regierungen aller europäischen Staaten zur Förderung der Inter- und Co-Modalität sowie des kombinierten Verkehrs im Hinblick auf die bestmögliche Synergie zwischen den Verkehrsträgern entdegen.

Ganz allgemein stünde eine solche Maßnahme darüber hinaus im Widerspruch zu den intensiven Anstrengungen nationaler und internationaler Behörden zur Förderung der Schiene als "sauberem" Verkehrsträger (im Sinne des Kyoto-Protokolls und der Ziele der nachhaltigen Entwicklung).



# Die Akteure im Schienenverkehr bieten attraktiven und wettbewerbsfähigen Service im kombinierten und konventionellen Schienengüterverkehr

8

Das Resultat der Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Qualität und Zuverlässigkeit des Angebots im kombinierten Schienengüterverkehr schlägt sich derzeit in Europa in stolzen 6,8% jährlichen Zuwachs nieder. Die EU Verkehrspolitik unterstützt diese Entwicklung und verfolgt derzeit in Zusammenarbeit mit den Unternehmen weitere Ansätze für eine gezielte Optimierung:

- Festlegung eines prioritären Güterverkehrsnetzes
- Ausbau der Korridore und Kapazitätsverbesserungen (z.B. Projekt DIOMIS)
- Implementierung interoperabler Systeme (Betrieb mit ERTMS zur Zugsicherung/-steuerung und Kommunikation)
- Rationalisierung des Güterwagen-Flottenmanagements in Europa
- Harmonisierung der Telematik im Güterverkehr (europaweite technische Spezifikationen für die Interoperabilität der Telematik des Güterverkehrs, TAF TSI)
- eine Reihe weiterer Projekte zur Optimierung der Effizienz und Qualität im internationalen Schienengüterverkehr

Vor diesem Hintergrund wäre die europaweite Förderung neuer und scheinbar attraktiver, übergroßer Transporteinheiten ganz sicher die falsche Botschaft an den Güterverkehrsmarkt. Sie würde in der Tat alle Maßnahmen im Hinblick auf die Schaffung einer kundengerechten europäischen Transportlandschaft zunichte machen.

Grundsätzlich kann eine Einführung von Megatrucks auf keinen Fall ins Auge gefasst werden, bevor der Schienengüterverkehr nicht von den auf ihm lastenden Infrastrukturauflagen befreit ist. Davor sind jedoch noch eine Reihe weiterer Fragen zu lösen:

- die Einführung einer angemessenen Straßennutzungsgebühr,
- qenerell die Internalisierung der externen Kosten,
- die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern – und die effektive Überwachung der Einhaltung dieser Regeln durch die Straßenbeförderer,
- die Vorbereitung der technischen Aspekte (Kapazität, zulässige Zuglänge und –last, Interoperabilität, Trassenzuweisung und Prioritätenregelgung) einer dem Güterverkehr Priorität einräumenden europäischen Schieneninfrastruktur.

Wird der Schienengüterverkehr nicht aus seiner "Zwangsjacke" befreit und werden gleichzeitig die Standards für die Straße weiter gesenkt, ist seine Zukunft klar bedroht. Derartige Maßnahmen hätten zur Folge, dass alle Anstrengungen zur Verfolgung einer ausgewogenen und verantwortungsbewussten Verkehrspolitik abrupt zum Stillstand gebracht würden.

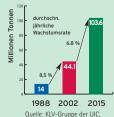
## Wachstum des kombinierten Verkehrs 2005/2015 pro Land

LAND	Вкиттотом	Zuwachs	
	2005	2015	
Österreich	3.12	4.85	55,4 %
Belgien	6.40	13.20	106,3 %
Frankreich	4.63	10.26	121,6 %
Deutschland	19.11	41.71	118,3 %
Italien	12.83	26.65	107,7 %
Schweiz	4.47	6.16	37,8 %

Quelle: DIOMIS-Studie der UIC, 2006

## Perspektiven des kombinierten Schienengüterverkehrs

Wachstumsprognose



Studie zu den Kapazitätsreserven der Infrastruktur 2015

#### ANLAGEN/BIBIOGRAPHIE

- Competitive impact of the implementation of Gigaliners on Combined Transport in Europe', TIM Consult for UIRR / Kombiverkehr, September 2006.
- Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten', K+P Transport Consultants in Zusammenarbeit mit der Studiengesellschaft für denkombinierten Verkehr e.V., September 2006.
- Longer and heavier lorries and the environment' policy paper, T&E Transport and Environment, April 2007.
- Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes', Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast), November 2006.
- Keine Monstertrucks Resolution aller Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene', Allianz pro Schiene, März 2007.
- External costs of Transport' up date study, INFRAS / IWW, Oktober 2004
- Groupe de travail Véhicules plus longs et plus lourds: une approche multidisciplinaire de la question, Centre de recherches routières (CRR), Brussels, Februar-März 2007
- Longer, Heavier Road Vehicles Study' by TRL/Heriot-Watt University -A response by English Welsh & Scottish Railway, UK, Mai 2007.

