

Keine Grundsatzeinwände gegen 60-Tonner

Die EU-weite Zulassung von 60-t-Lkw kann die Produktivität von Europas Wirtschaft fördern, zugleich aber ein Wachstum in der Frachtförderung von Bahn und Binnenschiff bremsen, worunter auch der Intermodalverkehr zu leiden hätte. So der Kern einer Studie der belgischen Universität Leuven.

UMSTRITTEN

Die Universität Leuven beendete die Studie nach siebenmonatiger Arbeit im Auftrag der EU-Kommission zum Einsatz von 60-Tonnern und stellte sie kürzlich auf einer Konferenz mit europäischen Spitzenvertretern aus Verkehrspolitik und Transportgewerbe in Brüssel vor. Danach könnten die

Angaben zum EU-Zugang für 60-Tonner und zur Änderung der EG-Richtlinie 96/53 über Maße und Gewichte von Nutzfahrzeugen. Untersucht wurden vier Szenarien. Option A verlangt keine Änderung der EU-Rechtsbestimmungen mit ihrer Beschränkung auf 40 t und 18,75 m. Variante B („Full Option“) sieht eine Ak-

tion an die Kfz-Sicherheit und eine Spezialausbildung für die Fahrer gesetzliche Pflicht werden. Zweckmäßig wäre zudem eine Einschränkung der 60-t-Laster auf verkehrsarme Strecken und Zeiten. Untersucht wurden auch Energieeffizienz und CO₂-Emissionen sowie Schadstoffausstoß unter Vorrang von Rußpar-

ten niederländischer, deutscher und irischer Problemstudien eine eigene Untersuchung der heiklen Problematik durch unabhängige Fachleute beschließen. Damit antwortete sie auch auf die Bitte der Niederlande und auf das Drängen von Großunternehmen wie Volvo, BASF und Ford nach einem Einsatz



Während das Lkw-Gewerbe sich für den Einsatz der 60-Tonner einsetzt, sind Bahn und Kombi-Verkehr noch immer dagegen

Megatrucks bis zum Jahr 2020 den prognostizierten Leistungsanstieg der Güterschiene um bis zu 3,8% und des Binnenschiffs um bis zu 2,9% dämpfen.

Projektpartner für die 15 Ingenieure und Ökonomen des federführenden Teams „Transport & Mobility Leuven“ (TML) waren die französischen Fachdienste Sétra und LCPC, das niederländische Forschungsinstitut TNO sowie das internationale Managementzentrum RWTH. Die EU-Kommission sieht die Analyse als Basis für ihre Entscheidung

zur Aktualisierung der EG-Richtlinie vor, um Lastwagen von bis zu 60 t und 25,25 m im EU-Verkehr zu erlauben. Szenario C plädiert für nationale Supertruck-Korridore. Version D ist ein Kompromiss für 44-Tonner mit einer Maximallänge von 20,75 m. Bei der Bewertung der Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Straßen mit den Prioritäten Brücken und Parkplätze wird auf kostenintensive Infrastrukturanpassungen sowie ein höheres Unfallrisiko verwiesen. Deshalb müssten größere Anforderungen

an die Kfz-Sicherheit und eine Spezialausbildung für die Fahrer gesetzliche Pflicht werden. Das Ergebnis spricht nicht gegen die Überschergewichte.

Die EU-Kommission betonte, sie habe „keinen fertigen Vorschlag“ in der Schublade, sondern werde nun die Studie auswerten. Ihre Generaldirektion Verkehr/Energie hatte nach Experten-Workshops in Brüssel, Paris, Budapest und Stockholm, nach Testläufen von 60-t-Lkw in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark sowie nach der Vorlage britischer, französischer,

der Supertrucks. Während das Lkw-Gewerbe sich ebenfalls dafür einsetzt, sind Bahn und Kombi-Verkehr dagegen. Im Alltag fahren die 60-Tonner im Inlandverkehr in Schweden und Finnland, die beim EU-Beitritt ihre höheren Längen- und Gewichtsmaße behalten durften. Das Europäische Parlament hatte sich im September 2007 dafür ausgesprochen, 60-t-Laster nur für bestimmte Straßen innerhalb der Unionsländer und nur nach Genehmigung durch die EU-Kommission zuzulassen. ■