

No Megatrucks in Europa

Von Adrian Wüthrich, Koordinator Politik und PR der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV

In der Europäischen Union wird aktuell eine intensive Debatte über die generelle Zulassung von Megatrucks geführt. Die Auswirkungen dieser Entscheidung auf die Umwelt, die Infrastruktur und auf den Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene sind beträchtlich. Gegen die Einführung hat sich eine grosse Koalition gebildet – auch in der Schweiz.

Die übliche Länge von Lastwagen in Europa beträgt 18.75 Meter, die Breite 2.5 Meter, das höchste zulässige Gewicht 40 Tonnen. Auf einen einzelnen, modernen Schiebewandwagen der SBB können auf einer Länge von 22 Metern und einer Breite von 2.84 Metern bis zu 63.5 Tonnen geladen werden. Dieses Ungleichgewicht wollen die Fahrzeughersteller und Verlader zu Gunsten der Strasse verbessern. Was Schweden und Finnland bereits kennen, soll in der ganzen EU zum Standard werden: Lastwagen sollen bis 25.25 Meter lang und mit bis zu 60 Tonnen beladen werden können. Aktuell laufen in den Mitgliedsländern verschiedene Versuche, einige wurden bereits abgeschlossen. Der EU-Verkehrskommissar Tajani hat sich gegen die generelle Zulassung ausgesprochen, ist aber in letzter Zeit weniger überzeugt. Gemäss Aktionsplan Güterverkehrslogistik (KOM/2007/607) soll eine (weitere) Studie die Effekte einer Zulassung untersuchen.

Innerstaatlicher Einsatz möglich

Der Effizienzgewinn scheint auf den ersten Blick evident. Bei einer genaueren Betrachtung muss man jedoch feststellen, dass durch diese neuen Lastwagendimensionen mehr Probleme entstehen. Die Megatrucks (auch Gigaliner, Monstertrucks oder EcoCombis genannt) können gemäss aktueller europäischer Gesetzgebung von den Mitgliedsländern innerstaatlich zugelassen werden (Richtlinie 96/53/EG), ihr Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr wird jedoch untersagt.

Breite Koalition gegen Megatrucks

Die Diskussion über die Erhöhung der zulässigen Fahrzeuggrössen in der EU hat eine breite Koalition von Organisationen in einer Allianz mit dem Namen „nometatrucks.eu“ zusammengeführt, die sich klar gegen die Megatrucks einsetzt. Aktuell sind 197 Organisationen aus 21 Staaten dabei. Auch in der Schweiz haben sich zurzeit 33 Organisationen zu „nometatrucks.ch“ zusammengefunden (die Lastwagenunternehmer bzw. ihr Verband ASTAG und die Schienengüterverkehrsunternehmen sind auch gegen Megatrucks, aber nicht Mitglieder der Allianz). Die Informationstätigkeit ist wichtig in der Schweiz wie in der EU. Würde die EU die Megatrucks zulassen, so müsste die Schweiz die Bestimmungen nicht ins nationale Recht übernehmen (nur die Gewichtslimite, die bei der Unterzeichnung des bilateralen Abkommens galt, d.h. die 40-Tonnen-Limite, musste übernommen werden). Die EU würde dies im gemischten Ausschuss aber beantragen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass der Bundesrat dann dem Parlament die Zulassung der Megatrucks vorschlagen würde.

Niemand will Megatrucks in der Schweiz

In der Schweizer Politik sind die Megatrucks aktuell kein Thema. Der Bundesrat hat auf eine FDP-Interpellation Ende 2008 klar negativ Stellung genommen. Unsere Strasseninfrastrukturen sind nicht für dauerhafte Belastungen mit 60 Tonnen ausgelegt. Es fehlt in unseren dichtbesiedelten Gebieten auch der notwendige Platz für die Manöver der grösseren Fahrzeuge. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden würde ebenfalls stark leiden. Die Gefahren würden durch längere Überholmanöver und unterschiedliche Geschwindigkeiten in hügeligen Gebieten erheblich zunehmen. Die Schweiz hat mit der Verlagerungspolitik eine klare Strategie, die sich im Bau der NEAT und der Förderung des Schienengüterverkehrs manifestiert. Die Megatrucks würden diese Anstrengungen zunichte machen. Die Kosten des Strassengüterverkehrs würden gemäss verschiedener Studien um 20 bis 25 Prozent sinken. Eine Erhöhung der Zahl der Lastwagen um 24 bis 30 Prozent wäre aber die Folge, wogegen der Anteil des kombinierten Verkehrs Strasse-Schiene mit einem Rückgang von 14 bis 55 Prozent zu rechnen hätte. Aus all diesen Gründen setzt die Allianz alles daran, dass die EU die Megatrucks nicht zulassen wird und das Konzept der „Co-Modalität“ und der Verkehrsverlagerung weiterverfolgt.