

Mehr Last für Lkws

Gar nicht einig war sich diesmal die Expertenrunde zum Thema mehr Last auf Lkws. Umso spannender die Diskussion, die Positionen wie auch die Visionen aus der Bau- und Transportwirtschaft mit der Wissenschaft.



Fotos: Michael Hetzmannseder

Mehr Last auf Lkws reduziert CO₂, spart Treibstoff und steigert die Effizienz am Bau. Eine Expertenrunde diskutierte Mehrbelastungen – bis zum Gigaliner.

Welches Zukunftsszenario blüht Österreich? Brüssel will die Gigaliner für alle EU-Länder – Österreich will nicht einmal mehr Last für Lkws zulassen. Nur die Milch- und Holzindustrie dürfen ihre Lkws schwerer beladen – das ist ungerecht, findet die Bauwirtschaft. Die Positionen der Experten sind höchst unterschiedlich – Interessen prallen aufeinander. Die Lobby der Industrie ist stärker als jene der Umweltschützer. Offensichtlich gibt es aber auch noch andere Interessen, die durch den Einsatz von Gigalinern entstehen. Die Bauwirtschaft liefert Argumente für eine erhöhte Nutzlast für Lkws – die Straßenerhalter warnen vor der absoluten Ausreizung der Reserve des heimischen Straßennetzes. Österreichs Straßen, vor allem Brückentragwerke sind statisch für 40-Tonner berechnet.

Andreas Käfer führte im Auftrag des BMVIT eine Studie zum Thema Gigaliner

durch – gemeinsam mit der Asfinag sollen nun Argumente für und gegen die Riesen-trucker erarbeitet werden. Österreichs Position ist jedoch dabei klar: keine Gigaliner für Österreich. Unklar hingegen ist noch am Anfang der Diskussion, warum auch eine Mehrbelastung von Lkws vehement abgelehnt wird.

Wolfgang Herzer vertritt in der WKO rund 12.000 Unternehmen mit mehr als 60.000 Fahrzeugen. Auch er spricht sich klar gegen Gigaliner aus, allerdings ebenso gegen eine Mehrbelastung der Lkws.

Carl Hennrich kämpft als Vertreter des Forums Rohstoffe für eine Mehrbelastung der Lkws: von 40 auf 44 Tonnen. Immerhin macht der Transport von Roh- und Baustoffen mehr als fünfzig Prozent des gesamten Gütertransports aus, und mit einer höheren Beladung könnte eine Vielzahl an Fahrten verhindert und eine massive CO₂-Einsparung erreicht werden.

Manfred Asamer spricht sich ebenso für eine bessere Ausnutzung der Transportkapazitäten aus. Klaus Fink ist davon überzeugt, dass Gigaliner für die Infrastruktur in Österreich nicht problemlos einsetzbar sind. Gerd Sammers Position ist, dass Österreichs Rahmenbedingungen in keinem Fall für höhere Nutzlasten geeignet sind, und er ortet das Fehlen eines Gesamtverkehrskonzepts.

Hermann Knoflacher betont, dass Gesetze und Realität sehr weit auseinanderklaffen und die wirtschaftlichen Folgen in beiden Fällen nicht optimal sind.

Herzer: „Problematisch ist vor allem der wirtschaftliche Aspekt – wir sollen mehr transportieren, aber zum gleichen Preis. Wir hatten das Thema bereits mit den Dreiaxsern, das Problem einer möglichen Überladung bleibt.“

Hennrich: „Wir haben das Einsparungspotenzial der Fahrten nachgerechnet – mit

mehr Last könnten wir entscheidend zur CO₂-Reduktion beitragen. 70 Prozent der Probleme bei der Gewinnung von mineralischen Rohstoffen entstehen durch den Verkehr – mit Anrainern etc. Die Bahn ist im Transportwesen kaum eine Alternative, nach wie vor ist der Lkw das Nonplusultra. Wir nehmen Beschränkungen in Kauf – wir wollen nicht alle Transporte bevorzugt behandelt erhalten.“

Asamer: „Wir wollen CO₂ einsparen, mit einer Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen. Von 2005 bis 2008 ist die Menge auf über 190.000

extern anzulasten. Für viele Transporte gibt es sicherlich die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung. Jedoch der Lkw zahlt nur einen Teil seiner Kosten volkswirtschaftlich, das was verursacht wird, muss auch bezahlt werden.“

Knoflacher: „Ich hab ja schon vor Jahren Österreichs Straßen analysiert, als die Forderung nach 38-Tonnen-Lkws laut wurde. Die Messungen sind sehr kompliziert, der Effekt war allerdings der, dass in dem Moment, wo wir die Messgeräte aufbauten, es plötzlich keine Lkws mehr gab. Die standen dann bei den Raststätten.

ein Symptom, wir haben ein falsches Steuersystem. Wir belasten die Arbeit – anstatt die Ressourcen. Wir könnten das System entspannen. Wenn nicht einmal das bestehende Gesetz befolgt wird oder z. B. eine verbindliche Achslast vorgeschrieben wird, bringen alle Diskussionen nichts.“

Herzer: „Es wird doch kontrolliert, sicher, es gibt keine Achslastwiegeeinrichtung, aber am hochrangigen Netz gibt es kaum mehr eine Überladung. Wir sehen Überladung auch nicht als Kavaliersdelikt. Wir sind für die Kontrolle! Weil nur die Kontrolle schafft Wettbewerbsgleichheit. Wir sind bestrebt, nicht zu überladen und die Gesetze einzuhalten.“

Knoflacher: „Sie können das Ladegewicht einhalten und dennoch eine Achsüberladung haben.“

Fink: „Ich lehne Schwarz-Weiß ab, natürlich gehört aber Kontrolle und Kostenwahrheit dazu – aber Grundbedingung ist doch, dass wir zuerst Rahmenbedingungen brauchen.“

Herzer: „In Schweden wird ja bereits mit 60 Tonnen gefahren, und es gibt überhaupt kein Problem – aber die haben einfach ein anderes Straßennetz.“

Sammer: „Das Ziel muss sein, dass die Lkw-Fahrten verringert werden und unser Weg in Richtung Schiene forciert wird. Die Idee, Fahrten zu vermeiden, hat relativ wenig Auswirkung, wenn man nur das zulässige Gesamtgewicht erhöht.“

Asamer: „Tatsache ist, dass die Lobby in Brüssel die Einführung des Giga liners gewaltig forciert.“

Käfer: „Ja, die deutsche verladende Industrie, die natürlich durch denselben Aufwand mit dem Giga liner erhebliche Kosten sparen könnte. In Schweden werden seit Jahren 60 Tonnen gefahren. Da geht es um Kapazitätenauslastung.“

Herzer: „Obwohl sich der deutsche

„Wir sollen mehr transportieren, aber zum gleichen Preis. Wir hatten das Thema bereits mit den Dreiachsern, das Problem einer möglichen Überladung bleibt.“

WOLFGANG HERZER

Tonnen an transportierten Rohstoffen angestiegen. Für 190 Millionen Tonnen wären das 1,2 Millionen Schwerverkehr-Fahrten weniger.“

Fink: „Man muss dann aber fairerweise auch beobachten, ob wir mit der Lasterhöhung nicht noch mehr Verkehr von der Schiene auf die Straße bekommen. Unsere Tragwerke sind nicht auf mehr Last ausgerichtet. Technisch ist natürlich eine Mehrbeladung möglich. Aber der Gedanke, dass ich grundsätzlich durch jede Tonne plus gleichzeitig eine Fahrt reduzieren kann, ist einfach falsch.“

Hennrich: „Ich garantiere Ihnen, wir wollen in Zukunft sicher nicht mehr als 44 Tonnen – diese Gewichtserhöhung ist doch von der Technik und von der Infrastruktur her realisierbar.“

Sammer: „Ich bin für Effizienzsteigerungen – aber ohne die Kosten jemandem

D. h., diese Art von Kontrolle funktioniert bei uns offensichtlich nicht. Meiner Meinung nach geht es nur über die Achslast, diese Art der Kontrolle wird aber strategisch verhindert. Ich bin überzeugt, unsere Infrastruktur passt gar nicht für Mehrbeladung oder gar Giga liner. Wir diskutieren

Von links nach rechts:

Klaus Fink, Geschäftsführer der *Asfinag Alpenstraßen GmbH*

Hermann Knoflacher, Bauingenieur, Verkehrswissenschaftler

Manfred Asamer, Asamer Holding AG, Fachgruppenobmann des Fachverbandes der Stein- und keramischen Industrie



Bundestag im Juni gegen Gigaliner ausgesprochen hat. Es gibt natürlich Lkw-Hersteller mit erheblichem Interesse an der Zulassung der Gigaliner, da diese schon seit den 50er-Jahren 60-Tonner bauen.

„Von 2005 bis 2008 ist die Menge an transportierten Rohstoffen auf über 190.000 Tonnen angestiegen. Wir wollen CO₂ einsparen, mit einer Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen.“ MANFRED ASAMER

Interesse haben allerdings auch die Anhängerfirmen genauso wie die Integrated-Industrie, die mit viel Volumen, aber wenig Gewicht fährt.“

Käfer: „Um unser Straßennetz für Lkws mit mehr Gewicht bzw. Gigaliner fahrtauglich zu machen, sind gewaltige Investitionen nötig. Wesentlich ist aber auch das Thema Sicherheit, denn bei Gigalinern ist die Brandlast höher. Die Länge wird für Österreichs Straßennetz ebenso schwierig sein wie auch die Schleppkurven. Bedenken habe ich aber auch wegen der Wind- und Schneelast. Übrigens gibt es die Vermutung, dass hinter den Gigalinern auch noch eine andere Lobby steht: die Nato. Ein Panzer wiegt nämlich genau 60 Tonnen, und den könnte man dann viel rascher und ohne Sattelschlepper transportieren. Die Stimmung in den EU-Ländern ist mehrheitlich gegen Gigaliner – die Kommission hält aber daran fest.“

Hennrich: „Vom Gigaliner zum Lkw, das ist doch wirklich ein echter Quantensprung – aber doch nicht von 40 auf 44 Tonnen! Es wäre von den österreichischen Straßenbauern grob fahrlässig gewesen, wenn die Reserve von zehn Prozent nicht von vornherein eingeplant gewesen wäre –

Österreichs Straßen sind mit Sicherheit für bis zu 44 Tonnen gebaut.“

Knoflacher: „Die Reserven sind dazu da, damit die Straße länger hält, aber doch nicht, um sie bis zum Äußersten auszurei-

chen! Wenn Sie Ihre Reserven immer bis zum Letzten ausnützen, werden Sie irgendwann einen Herzinfarkt bekommen!“

Hennrich: „Bitte, es sind doch mehr als zehn Prozent Reserve in den Straßen drinnen. Ich verstehe die Kritik nicht, wir wollen die Umwelt schützen! Der Bedarf an Schotter und Zement steigt kontinuierlich, wir arbeiten nach Nachfrage.“

Knoflacher: „Wenn Sie weniger transportieren, schonen Sie die Umwelt.“

Fink: „Nur um klarzustellen: Es gibt Belastungsnormen, die den Istzustand abdecken – der Bereich dazwischen ist die Reserve. Natürlich knabbern auch zehn Prozent Lasterhöhung an der Sicherheit. Ich habe dann sicher nicht die gleiche Sicherheit wie bei 40 Tonnen. Die Straßen und Brücken altern und ermüden. Aber auch z. B. Streusalz u. ä. summieren sich in der Schädigungswirkung. Die Schädigung der Straßen erfolgt nicht linear, sondern entwickelt sich mit der vierten Potenz der Belastung.“

Sammer: „Populistische Standpunkte helfen uns nichts. Momentan wird in Brüssel nicht wirklich das Gesamtsystem betrachtet. Die Größe wie auch die Gewichtssteigerung der Lkws müssen

beachtet werden. Doch alle Überlegungen müssen fachlich dimensioniert sein, und das Vorhaltemaß ist primär aus Sicherheitsgründen vorhanden. Wenn man das bis zum Letzten ausreizt, dann geht das auf Kosten der Sicherheit.“

Asamer: „Jeder Lkw, der fährt, ist eine Belastung – für die Bevölkerung, für die Umwelt. Wenn ich das mit einfachen Mitteln reduzieren kann, dann machen wir das doch. Das transportierte Produkt wird billiger, und negative Emissionen können vermieden werden.“

Käfer: „Die Richtlinie von der EG gibt Maximalmessungen vor, diese können wir jederzeit ändern. Schweden oder Finnland haben die Richtlinie z. B. längst geändert. Wäre Ihr Lastwagen mit 44 Tonnen länger und größer?“

Asamer: „Nein, technisch gehen sich die 44 Tonnen aus! Es gibt schon so viele Beschränkungen, schauen Sie doch nur einmal auf der Straße nach Schildern, wo man überall nicht fahren darf!“

Herzer: „Es ist unerheblich, ob Baustoffe oder Bier transportiert wird. Wenn man tausende Fahrten einsparen kann, dann nützt man alle Kapazitäten optimal. Dass die Bahn jetzt aktuell auch wirtschaftlich denkt, wird zunehmend zu einem Problem, weil jetzt erst recht wieder alles mit dem Lkw gefahren werden muss, weil sie die Nebenbahnen reihenweise schließen.“

Knoflacher: „Das ist hier aber nur noch eine Effizienzdiskussion. Wenn die EU den Gigaliner forciert, ohne für entsprechende Rahmenbedingungen zu sorgen, ist das doch absurd.“

Hennrich: „Wir bemühen uns um eine Umweltdiskussion, wie wir Fahrten einsparen können. Ich verfolge österreichweit Rohstofftransporte und Lkw-Fahrten. Es gibt kein Projekt, wo nicht ein Bürgermei-



◀ **Carl Hennrich**, Geschäftsführer des Fachverbands Stein- und keramische Industrie

▶ **Wolfgang Herzer**, Bau- und Transportunternehmer, Fachgruppenobmann für das Güterbeförderungsgewerbe



ster oder eine Bürgerinitiative Lkw-Fahrten penibel genau aufzählt. Wir wollen dem Frächter nicht schaden, aber es geht darum, die Belastungen zu reduzieren.“

Knoflacher: „Auch wenn Sie zehn Prozent reduzieren, wird es Ihnen mit Sicherheit nicht helfen.“

Sammer: „Man muss die Sekundäreffekte mit überlegen. Es geht um ein Gesamtkonzept, vom Straßenbau bist du den Wegekosten. Österreich hat als Transitland bis jetzt absolut nichts getan. Trotzdem geht es um Rahmenbedingungen, und das ist ein Fehler im System: Die echten volkswirtschaftlich verursachten Kosten und das, was tatsächlich übernommen wird, klappt auseinander.“

Käfer: „Angenommen, die Bauwirtschaft würde eine Ausnahmegenehmigung bekommen, defacto hätten wir dann bald die 44 Tonnen in Österreich. Das Konzept des Gigaliners ist im vorderen Teil ein 44-Tonner. Dieses Hintertürl bedeutet: 44 Tonnen für alle. In England fahren bereits 90 Prozent der Fuhrparks mit 44 Tonnen, mit 70 Prozent Auslastung.“

Knoflacher: „Es kann nicht sein, dass

Streitthema 44 Tonnen

Die Bauwirtschaft setzt sich für eine höhere Nutzlast von 44 Tonnen ein – um Lkw-Fahrten zu sparen, die Umwelt weniger zu belasten, CO₂ zu reduzieren. Auf der anderen Seite wird seitens der EU der Gigaliner forciert – der in seinem vorderen Teil als ein 44-Tonner konzipiert ist. Verkehrsexperten warnen davor, dass Österreichs Tragwerke dafür nicht geeignet sind.

Fazit: Österreich braucht ein Gesamtkonzept, klare Rahmenbedingungen für den Schwerverkehr.

CO₂-Reduzierung etwas erreichen wollen, müssen wir letztlich aber auch den Pkw-Verkehr miteinziehen.“

Knoflacher: „Spannend ist doch, dass die österreichischen Wissenschaftler im Ausland gehört werden – bei uns nicht, vor allem dann nicht, wenn das Thema politisch unangenehm ist.“

Sammer: „Wir verbrauchen zu viel – kein angenehmes Thema. Wir müssen in

Henrich: „Wenn man erwartet, dass das Verkehrswachstum weitergeht, dann muss man um jede Fahrtenverringerung froh sein. Wir erfüllen die technischen Voraussetzungen, die Gesetzeslage bindet uns. Die Lkw-Branche ist der am strengsten reglementierte Sektor in Österreich. Kleine Schritte sollte man honorieren, und wir müssen nun mal die Bedürfnisse der Kunden, die Schotter, Kies, Beton etc. bestellen, erfüllen.“

Asamer: „Ziel ist es, externe Kosten zu reduzieren, und zwar in einem Ausmaß von zehn bis fünfzehn Prozent. Belastungen durch die Lasterhöhung sehe ich nicht, die Straßen vertragen 44 Tonnen, bautechnisch ist das sicher kein Problem.“

Fink: „Das ursprüngliche Niveau im Güterverkehr werden wir nicht mehr erreichen. Österreich hat gute Argumente, den Gigaliner in Brüssel abzuwehren. Wenn das nicht gelingt, dann wird keine Entlastung erfolgen, sondern es wird die Schiene auf die Straße forcieren. Wir als Straßenerhalter hätten einen hohen monetären und zeitlichen Aufwand.“

Sammer: „Wir haben eine reaktive Verkehrspolitik. Wir müssen wenden, in eine aktive Verkehrspolitik, in Bezug mit allen Aspekten wie externe Kosten, Wegekosten etc., die damit zusammenhängen. Erst mit einem Gesamtkonzept kann man über Veränderungen nachdenken.“

Knoflacher: „Wir hatten schon einmal eine Transitabgabe! Jetzt gibt es ein verkehrspolitisches Vakuum, das durch Lobby ausgefüllt wird. Das Einzige, was man von der Zukunft weiß, ist ungewiss. Viele haben aber auch noch gar nicht begriffen, dass wir in der EU sind. Ich bin aber davon überzeugt, dass wir Brüssel durch die Vermeidung von Fehlern positiv beeinflussen können.“

GISELA GARY

„Natürlich knabbern auch zehn Prozent Lasterhöhung an der Sicherheit. Ich habe dann sicher nicht die gleiche Sicherheit wie bei 40-Tonnen-Lkws.“

KLAUS FINK

die Politik laufend versagt und dann technische Wunderlösungen her müssen. Es ist legitim, über die CO₂-Effekte zu diskutieren, aber es bringt nichts, weil wir sofort die Nebeneffekte haben.“

Sammer: „Es braucht eine faire, gemeinsame Lösung. Wir haben Tabus, die nicht diskutiert werden, z. B. das Thema Maut. Wenn wir wirklich in puncto

eine Kostenrechnung von 80 bis 90 Prozent bei Lkws kommen.“

Käfer: „Die Wirtschaft wird sich erholen – das Verkehrswachstum geht ungebremst weiter. Der Gigaliner oder eine höhere Nutzlast wäre eine marginale Veränderung. Die Verlagerung von der Schiene auf die Straße würde kommen, weil jede Tonnage eine Verbilligung des Lkws bedeutet.“



◀ **Andreas Käfer**, Verkehrsplanung Käfer, Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Gerd Sammer, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen ▶

