



Antwort vom Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten auf die parlamentarische Frage n° 8023 vom 23. Mai 2023 des Herrn Abgeordneten Mars Di Bartolomeo und des Herrn Abgeordneten Carlo Weber.

In ihrer parlamentarischen Anfrage erkundigen sich die Abgeordneten über den geplanten Vorschlag der Europäischen Kommission zur Zulassung der sogenannten „Gigaliner“ auf den öffentlichen Straßen in Europa und speziell auch in Luxemburg.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bereits Informationen und Antworten in Bezug auf diese außergewöhnlichen Fahrzeuge mit den parlamentarischen Fragen N° 4356 und N° 5167 gegeben wurden.

Zum besseren Verständnis muss erwähnt werden, dass ein Gigaliner oder auch „European Modular System“ (EMS) ein Fahrzeug darstellt, welches aus mehreren normalen, der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechenden Fahrzeugen, zusammengesetzt wird. Beispielsweise kann ein Gigaliner also aus einer Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger und eines zusätzlichen Anhängers bestehen, welche einzeln den europäischen sowie den nationalen Zulassungsbestimmungen entsprechen. Diese zusammengesetzte Fahrzeugkombination kann dann eine Gesamtlänge von bis zu 25,25 Meter aufweisen. In Abhängigkeit der gewählten Fahrzeugkonfiguration, kann ein Gigaliner zum Beispiel bis zu 8 Achsen aufweisen, womit das theoretische Gesamtgewicht des beladenen Fahrzeugs bis zu 60 Tonnen erreichen kann.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission sieht ein Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen vor. Es sei jedoch in diesem Zusammenhang bemerkt, dass in den direkten Nachbarländern von Luxemburg, in welchen die Gigaliner in Feldversuchen zum Einsatz kommen, das Gesamtgewicht auf 40 bis 44 Tonnen begrenzt ist, mit Ausnahme einiger Regionen in Belgien, in welchen 60 Tonnen mittels spezieller Genehmigung erlaubt sind. Es ist jedoch anzumerken, dass Gigaliner in Finnland und Schweden mit einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen zugelassen sind und in den Niederlanden, Dänemark, Spanien, Portugal sowie in der Tschechischen Republik mit einem Gesamtgewicht zwischen 40 und 60 Tonnen zu Testzwecken zugelassen sind. Außerdem ist vorgesehen, dass diese Fahrzeuge nur auf vorher festgelegten Straßen- und Autobahnabschnitten verkehren dürfen. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass die Straßeninfrastruktur für den regulären Verkehr von Fahrzeugen dieser Dimensionen nicht ausgelegt ist und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt werden könnte.

Was Luxemburg betrifft, so sei darauf hingewiesen, dass auch hier das öffentliche Straßennetz nicht für den Verkehr solcher Fahrzeugkombinationen ausgelegt ist. Speziell die existierenden Kreisverkehre, das Nicht-Vorhandensein von Abstellmöglichkeiten und Notfalleinbuchungen für Fahrzeuge dieser Dimensionen, die kurzen und engen Auf- und Abfahrten der Autobahnen sowie die erhöhte statische und dynamische Belastung der Brückeninfrastruktur, welche beim Überfahren solcher Fahrzeuge auftritt sind unter anderem Gründe, die momentan ein generelles Zulassen der Gigaliner auf Luxemburgs Straßennetz nicht ermöglichen.

Das Erreichen eines emissionsfreien Gütertransports war ein Hauptmerkmal bei der UN-Klimakonferenz. Dieses Ziel lässt sich bevorzugt erreichen durch die Kombination mehrerer Transportmodi. Unter anderem mit dem Bau des Standorts des CFL Multimodal in Bettembourg setzt sich Luxemburg seit Jahren für die Förderung der Kombination des Straßentransportes mit

dem Schienentransport ein. Längere Strecken sollten also idealerweise mittels Schienentransport zurückgelegt werden und die kurzen Strecken mittels Straßentransport. Als kurze Strecke können beispielsweise die Verteilung von der Entladezone des Güterzuges bis zum Endkunden angesehen werden beziehungsweise die Strecken der Zubringerdienste zur Ladezone des Güterzuges.

Als Mehrwert der Gigaliner wird oftmals die größere Ladekapazität genannt und die damit einhergehende Reduzierung der Gesamtzahl der Lastkraftwagen auf den öffentlichen Straßen. Folglich ließe sich eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauches erreichen, da mit weniger Fahrten mehr transportiert werden könnte. Allerdings birgt das Genehmigen der Gigaliner das Risiko einer Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße. Dadurch würde man das Verkehrsaufkommen und den Kraftstoffverbrauch zusätzlich erhöhen und somit das Gegenteil der zuvor aufgeführten Vorteile erreichen.

Wie weiter oben bereits angeführt, sei zusätzlich darauf hingewiesen, dass erhöhte Steuermittel für den Umbau des bestehenden Straßennetzes aufgebracht werden müssen, um den sicheren Verkehr der Gigaliner zu gewährleisten.

Auch das alleinige Durchqueren Luxemburgs über die Autobahn (Transitverkehr) würde erhebliche Investitionen bedeuten. In diesem Kontext sei zum Beispiel auf die Tankstellen und Raststätten entlang der Autobahnen verwiesen, welche keine geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge dieser Größenordnung bieten sowie auf das Fehlen von dimensionsgerechten Notbuchten.

Es ist zusätzlich zu beachten, dass die Dimensionen dieser Fahrzeuge ein nicht zu vernachlässigendes Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellen. Die reduzierte Übersichtlichkeit einer Fahrzeugkombination dieser Länge kombiniert mit den spezifischen Begebenheiten der luxemburgischen Autobahninfrastruktur mit verhältnismäßig zahlreichen sowie engen, kurvenreichen Auf- und Abfahrten stellen eine besondere Herausforderung für das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer dar.

Abschließend sei erwähnt, dass Luxemburg derweil an keiner Testphase zum Zulassen der Gigaliner teilnimmt und auch nicht geplant ist Gigaliner in Zukunft auf luxemburgischen Straßen verkehren zu haben.

Luxemburg, den 27. Juni 2023

Der Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten

(s.) François Bausch