

Der Eurokombi: Informationen aus erster Hand

Die informierte Fachwelt kennt, zumindest vom „Hörensagen“, den überlangen LKW mit 25,25 m Gesamtzuglänge und einem Gewicht von bis zu 60 t insgesamt. Gleichzeitig werden verschiedene Vor- und Nachteile kolportiert, von denen sich dann bei näherem Zusehen herausstellt, dass sie meist so, wie gehört, nicht stimmen, wobei es klarerweise tatsächlich Vorteile und Nachteile gibt, aber oft eben andere, als man gerade gehört hat. Deshalb wurde in der Wirtschaftskammer Österreich für den Mittwoch, 9. Juni 2010 ein Informationsabend zum obigen Thema angesetzt innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der Österreichischen Verladerschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Dass dieser Informationsabend innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ stattfand, hat seinen einfachen Grund darin, dass sich sehr viele der Vor- und Nachteile dieser neuen Fahrzeug – Konfiguration in Bezug auf die Straßen – Infrastruktur ergeben.

Es war Zweck der Veranstaltung, die Erfahrungen mit dieser Fahrzeug – Zusammensetzung vermittelt zu bekommen, wie sie nicht nur in den skandinavischen Ländern seit sehr langer Zeit bestehen, sondern vor allem die Ergebnisse der großangelegten Tests, welche in den Niederlanden und in Norddeutschland gelaufen sind, von den Praktikern und den befassten Behördenvertretern vorgestellt zu erhalten und dann daraus die für uns auch maßgeblichen Schlüsse zu ziehen. Da in Österreich in diesem Zusammenhang der Aspekt der Verkehrssicherheit sehr relevant ist, war es sehr verdienstvoll, dass diesen Part der Information das Kuratorium für Verkehrssicherheit übernommen hat.

Vier Vortragende waren die primären Träger dieser Informationsveranstaltung:

Herr **Arnulf Bleck**, Leiter des Flottenmanagements der deutschen **Großspedition Meyer & Meyer**, einer an den Großversuchen intensiv beteiligten Spezialtransportfirma für hängende Kleider und andere Textilien mit dem Firmenzentrum in Osnabrück. Damit sprach der erfahrene Anwendungspraktiker.

Herr **Dr. Frank Albers**, Marketingleiter der **Fahrzeugwerke Bernhard Krone GmbH**, der als Hersteller der betreffenden Fahrzeuge deren Eigenschaften und Möglichkeiten dargestellt hat.

Frau **Dr. Loes Aarts** vom **Niederländischen Verkehrsministerium** (Senior Adviseur Goederenvervoer; Rijkswaterstaat / Dienst Verkeer en Scheepvaart) und deren Vorgesetzter, Herr **Martin Salet**. Hier war die Sicht der verantwortlichen Behörde zu vernehmen.

Herr **Dipl. Ing. Klaus Robatsch** vom **Kuratorium für Verkehrssicherheit**, welcher die wichtigen Sicherheitsaspekte behandelte und auch aus einer Studie zitierte, welche die Adaptionkosten des österreichischen Straßennetzes für diese neue Fahrzeug – Kombination zu beziffern suchte.

Hr. **Arnulf Bleck** stellte eingangs seine Firma Meyer & Meyer vor, die mit 1.000 Fahrzeugen und 2.000 Leuten mit Hilfe von 400.000 m² Lagerfläche pro Jahr 180 Millionen Teile Textilien behandelt, davon 28 Millionen Teile auch selber einer Teilbearbeitung unterzieht. Bei der Verteilung von Textilien ist Meyer & Meyer auch Teil eines international aufgestellten Netzes (Fashionet), das alle Länder Europas einschließt und auch nach

Nordamerika bzw. nach Ost- und Südasiens reicht, wo die meisten der behandelten Textilien hergestellt werden. Der Kundenkreis schließt alle großen Erzeuger von Textilien und Sportschuhen ein und die Ziele der Warenströme sind in erster Linie Kaufhäuser und Textilgroßhändler.

Bei der Großerprobung des Eurokombis, bei uns meist Gigaliner genannt, neuerdings soll man etwas neutraler „langer LKW“ zu dieser Großeinheit des Straßenverkehrs sagen, war die Spedition Meyer & Meyer von Anfang an dabei und der Test lief 18 Monate ohne Unterbrechung bis zur ersten Bewertung. Der Versuch wurde dann neutral bewertet durch die Technische Hochschule Aachen und durch den Technischen Überwachungsverein (TÜV). Hr. Bleck meint, dass dieser Fahrzeugkombination wegen der Länge und der Bezeichnung (Giga = riesengroß) eine unberechtigte mentale Ablehnung entgegenschlägt. Vor allem bei der Gewichtsvorstellung denkt man an die Riesenfahrzeuge am Erzberg in der Steiermark, während das, was die Wirtschaft wirklich braucht, vor allem das Volumen des Laderaums ist und gar nicht so sehr das Gewicht. Das ist einleuchtend für die Anwendung bei Textiltransporten ! Er weist aber auch darauf hin, dass in Schweden, wo diese Einheiten seit 40 Jahren im Einsatz sind, auch das Volumen im Vordergrund des Interesses steht. Der Test in den Niederlanden hatte interessensmäßig das gleiche Resultat. Was die Größe der Fahrzeuge betrifft, meint Hr. Bleck, dass wir diese Fahrzeuge längst gewohnt sind im öffentlichen Personennahverkehr, wo die langen Gelenksautobusse diese Abmessungen haben (z. B. in Wien auf der Linie 35 A in der Krottenbachstraße usw.).

Die Beurteilung des deutschen Großtests durch die Technische Hochschule Aachen ist gemündet in eine Empfehlung an die EU – Kommission, wobei auch die Universität Leuven / Belgien, sowie niederländische und französische Institute einbezogen waren, dass man diese neue Großeinheit des Straßenverkehrs **ohne grundsätzliche Bedenken mit einer Länge von 25,25 m und einem Gesamtgewicht von 44 t in der EU freigeben könne**. Es mögen dafür einheitliche Regeln erarbeitet werden und danach mögen die einzelnen Mitgliedstaaten diese in nationales Recht umsetzen. Es ist dazu festzustellen, dass sich diese Empfehlung der (technischen) Fachleute auf 44 t Gesamtgewicht beschränkt, was lt. Herrn Bleck dem primären Bedarf der Wirtschaft auch voll entsprechen würde. Die genannten Institute haben für das Gebiet der EU auch eine **Kosteneinsparung von 30 Mrd. € p. a.** ermittelt, wobei alle Kosten für Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt sein sollen. Die Hauptersparnisse liegen in der Einsparung von Treibstoff und Emissionen.

Ein Großversuch in den Niederlanden von 2004 hat ab 1. 11. 2007 zur allgemeinen Zulassung solcher Verkehrseinheiten in den Niederlanden unter bestimmten Voraussetzungen geführt. Die eben in Dänemark und Norwegen laufenden Versuche sollen dort, dem Vernehmen nach, ab 2011 zur allgemeinen Zulassung dieser Fahrzeuge führen. Schweden und Finnland verwenden diese Fahrzeuge seit etwa 40 Jahren. Belgien und Frankreich starten Versuche, die erst in Gang kommen müssen.

Die Einzelerfahrungen von Meyer & Meyer lassen sich so zusammenfassen:

- In der Zeit vom 10. 1. 2007 bis 30. 6. 2008 wurden mit dem Großfahrzeug insgesamt 344 Touren mit rd. 271.000 km gefahren bei einem Verbrauch von 100.500 l Dieselöl. Umgerechnet auf ein Fahrzeug von 18,75m Länge wären für diese Beförderungsleistung 488 Touren mit 386.000 km und einem Verbrauch von 118.200 l Dieselöl nötig gewesen. Es konnten damit 17.700 l Dieselöl eingespart werden und es wurden 115.000 km nicht gefahren, insbesondere auf der sehr überlasteten Autobahn Ruhrgebiet – Hannover (Kapazitätseffekt für die Straßen –

Infrastruktur). Der CO² - Verbrauch wurde um 15 % reduziert.
Die monetäre Ersparnis beim Test belief sich auf 121.500 € oder rd. 12 % der Gesamtkosten.

- Es wurde die Belastung der Fahrer medizinisch gemessen (Hautleitwerte durch verkabelte Elektroden). Es ergab sich hinsichtlich Stress kein signifikanter Unterschied zu den Werten bei anderen, erlaubten großen LKWs.
- Der Test hat sich in das Tagesgeschäft bei Meyer & Meyer problemlos eingefügt, es gab unterwegs keine Probleme und auch keine Ablehnung durch andere Verkehrsteilnehmer.
- Besonders günstig hat sich der Eurokombi mit seinem großen Ladevolumen ausgewirkt als Spitzenbrecher. Das Textilgeschäft ist ein extrem modischer Wirtschaftszweig. Die saisonale Spitze (Sommer, Winter) wird noch überlagert durch modische Erscheinungen, welche gewaltige Beförderungsspitzen nach sich ziehen, denen nicht leicht entsprochen werden kann. Hier hilft der Eurokombi gewaltig !
- Die bei Meyer & Meyer erhobenen Werte beim Test decken sich mit den Erfahrungen bei anderen, parallel gelaufenen Versuchen in Niedersachsen und Baden-Württemberg, Versuche in Schleswig – Holstein und Mecklenburg – Vorpommern sind noch im Gange.

Hr. Bleck weist darauf hin, dass in Deutschland ein landesweiter Großtest unter Einbeziehung weiterer Teilnehmer vorbereitet wird, wobei auch die Autofahrerorganisation ADAC eingebunden werden soll und man Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr studieren will, wozu man ein Mitwirken der DB wünscht. Hr. Bleck ist überzeugt, dass der Eurokombi sehr nützlich sein würde beim Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr mit der Bahn, der mit dem Kostenanteil von 35 – 55 % der Gesamtkosten über den Einsatz des Kombinierten Verkehrs entscheidet. Hier Kosten „herunter zu bringen“, kann dem Kombinierten Verkehr nur nützen !

Abschließend plädiert Herr Bleck aus den Erfahrungen seines Betriebs für eine Art „Sonderführerschein“ für den Eurokombi. Die Fahrer benötigen, aufbauend auf die herkömmliche Erfahrung, eine spezielle Schulung für dieses lange Fahrzeug, die auch in einem Spezialführerschein dokumentiert werden soll.

Der zweite Vortragende, Hr. **Dr. Frank Albers**, stellt ebenfalls eingangs seine Firma vor. Krone ist ein Fahrzeugbauer, welcher aus der Landtechnik kommt und hier als Erzeuger ein Segment der Grünland – Maschinen abdeckt (Feldhäcksler, Mähwerke, Heuwender, Ladewagen, Großpressen), darüber hinaus ist man auch Landmaschinenhändler (z. B. Vertreter von John Deere Traktoren etc.). Der Umsatz als Landmaschinenerzeuger beträgt 41,5 %, der Landmaschinen – Handel 10 % und der Fahrzeugbau bringt 48,5 % vom Gesamtumsatz von 1.489 Mill. € im Geschäftsjahr 2007/2008, der im folgenden Geschäftsjahr 2008/2009 auf 870 Mill. € eingebrochen ist (also – 35 %), was besonders auf den Fahrzeugbau und den Export zurückgeführt wird. Die Erzeugerwerke von Krone liegen in Norddeutschland, das Fahrzeugwerk befindet sich in Werlte im westlichen Teil Niedersachsens (südwestl. von Oldenburg), Tochterbetriebe sind in Dänemark, Frankreich und der Türkei.

Krone baut Anhänger, im besonderem Maße Sattelaufleger und ist ein Spezialist für Fahrzeug – Aufbauten. Von dieser Kompetenz kommend, hat man sich auch mit dem Eurokombi befasst und ist in der Lage, alle fraglichen Kombinationen in dieser Hinsicht herzustellen.

Dr. Frank Albers geht in seiner Argumentation aus vom steigenden Straßenverkehr, den er auch für die Zukunft (nach Überwindung der Krise) im Anstieg sieht. Jedenfalls ist in Europa der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtgüterverkehr so groß, dass jede positive Wirtschaftsentwicklung mehr Straßengüterverkehr bringen wird (Anteil des Straßenverkehrs an der Gesamtgüterverkehrsleistung 2005 in der BRD 71,8 %, Bahn 16,2 %, Binnenschiff 12 %). Es wird aber der verfügbare Raum auf den Straßen immer enger werden für den Verkehr im allgemeinen und für den Güterverkehr im besonderen. Die Bahn wird ebenfalls ihre Zuwächse haben, aber nur eingeschränkt und das aus vielen Gründen. Es ist also notwendig, zur besseren Nutzung der vorhandenen Straßen größere Einheiten im Straßengüterverkehr zuzulassen, um etwas leichter den bevorstehenden Verkehrszuwachs bewältigen zu können (Schätzung von Shell + 50 % Zuwachs im Straßengüterverkehr bis 2020 !).

Das modulare Nutzfahrzeug – Konzept sieht also vor, dass aus 3 Sattelzügen oder 3 Anhängerzügen der bisher höchstzulässigen Längen kapazitiv 2 neue Großeinheiten des Straßengüterverkehrs mit der selben (räumlichen) Ladekapazität werden wie die 3 vorher erwähnten Einheiten. Als Lösungen der neuen Großeinheiten sind zu sehen die Kombination aus Motorwagen + Sattelaufleger auf einem am Motorwagen angehängten Dolly – Untergestell bzw. ein Sattelschlepperzug + einem Tandemanhänger, alles insgesamt 25,25 m lang. Die nachlaufenden Einheiten (Dolly oder Tandem – Anhänger) sind mit einer Lenkachse ausgestattet, so dass das Durchfahren üblicher Kurvenradien kein praktisches Problem darstellt.

Nach dem Hinweis, dass bisher alle Einsatztests (BRD, Niederlande, Skandinavien) recht positiv verlaufen sind, geht der Referent ein auf die drei Kernthemen der Diskussion:

1. **Der Kreisverkehr:** Der Zugwagen zusammen mit einem auf dem lenkbaren Dolly aufsitzenden Sattelaufleger bildet hier die eher kritische Kombination. Die gängigen Kreisverkehre mit dem Innenradius von mindestens 5,30 m und dem Außenradius von wenigstens 12,50 m können mittels gelenktem Dolly anstandslos durchfahren werden. Für das Zurückschieben kann die Lenkung am Dolly gesperrt werden, so dass gleichsam eine starre Einheit entsteht. In gleicher Weise werden Kurven und Einfahrten bewältigt, sofern sie Mindestradien von größer als 15 m aufweisen. Eng verbaute Siedlungsgebiete, Altstädte und dergl. sind naturgemäß nicht zugänglich, doch betrifft dies in aller Regel auch die jetzigen höchstzulässigen Einheiten ebenso.
2. **Der Straßenverschleiß** wird immer als kritische Sache angeführt. Dieser ist abhängig vom Achsdruck und der Fahrweise. Der Achsdruck als messbare Größe bildet deswegen überhaupt kein Problem, weil sich die Gesamtlast anstatt auf 5 Achsen beim Sattelschlepperzug (40 t Gesamtgewicht) bei der Kombination Zugwagen + Dolly + Sattelaufleger auf 8 Achsen aufteilt, so dass selbst bei 60 t Gesamtgewicht keine höhere Achslast zustande kommt. Da aber der Eurokombi in erster Linie wegen seiner Ladekubatur im praktischen Einsatz interessant ist, wird ein Gesamtgewicht wesentlich unter den 60 t jedenfalls akzeptabel sein (beispielsweise ein Zulassungsgewicht von 48 oder 46 t ?), so dass man dieses Thema tatsächlich vergessen kann !
3. **Die Sicherheit:** Hier steht rein physikalisch die größere gemeinsam bewegte Masse und ihre Dynamik (kinetische Energie) im Vordergrund. Diese muss im Sinne der Fahrdynamik, auf welche sich der besonders geschulte Fahrer (Sonderführerschein) einzustellen hat, vor allem aber durch die Bremsen beherrscht werden. Da mehr Achsen verfügbar sind, hat ein elektronisches Bremssystem alle günstigen Voraussetzungen, um Bremsverzögerungen ohne zusätzlichen Bremsweg und in

dynamisch verträglicher Weise zu bewirken. Antiwank – Regelungen und eine Stabilitätskontrolle stehen zur Verfügung, ebenso wie Abstandsmesser und die Spurüberwachung. Es ist klar, dass für solche Fahrzeuge alle modernen Hilfsausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherheit vorgeschrieben werden müssten. Jedenfalls haben alle technischen Sicherheits – Prüfungen keine schlechteren Ergebnisse gebracht, als diese für die gängigen, zugelassenen Großeinheiten vorliegen, insbesondere die Bremsversuche ergaben durchwegs bessere Ergebnisse für den Eurokombi. Beim **Überholen** erfordert der Eurokombi seitens der überholenden Fahrer erhöhte Vorsicht, weil die Überholstrecke durch die Länge des zu überholenden Fahrzeugs verlängert wird. Fahren mehrere Eurokombis auf einer Strecke, kann für die übrigen Verkehrsteilnehmer ein gewisser zusätzlicher „Überholdruck“ entstehen, der psychisch nicht ungefährlich ist, worauf der letzte Vortragende hingewiesen hat (Verkehrssicherheit). Um hier vorzubeugen, muss die Länge eines Eurokombis am Heck deutlich angezeigt werden (Hinweisschild auf 25 m Fahrzeuglänge).

Hr. Dr. Albers bringt die praktischen Erfahrungen anderer Teilnehmer der Langzeit – Einsatztests in Deutschland, welche alle mit den Ergebnissen von Meyer & Meyer übereinstimmen. Die Umweltfreundlichkeit wird am reduzierten CO² - Ausstoß gemessen, besonders aber zeigt der Referent die **kapazitiven Vorteile**, welche der Eurokombi für die extrem überlasteten Autobahnen in der BRD bringen kann, insbesondere auf den Nord / Süd – Routen Hamburg bzw. Berlin – München und im Rheinland und die West – Ost- Transversale Ruhrgebiet – Berlin. Bei einer europaweiten Zulassung des Eurokombis meint der Referent eine **Kapazitätserweiterung von 13 %** für hochbelastete Autobahnstrecken prognostizieren zu können. Wer denkt dabei bei uns nicht an das Inntal in Tirol ?

Ein bundesweiter **Feldversuch** für den Eurokombi in Deutschland, der dann „Lang – LKW“ heißen soll, wird für die Zeit ab 1. 1. 2011 vorgesehen, was der zuständige Staatssekretär Dr. Scheuer befürwortet, der auch keinen beachtlichen Nachteil für die Bahn durch die Einführung des Eurokombi / Lang – LKW (gewesener Gigaliner) befürchtet.

Frau **Dr. Loes Aarts** berichtete von den Erfahrungen in den Niederlanden mit dem Eurokombi, welche auf umfangreiche Tests zurückgehen, an denen 180 Betriebe beteiligt waren, welche mehr als 400 Eurokombi Einheiten in Betrieb haben. Diese Betriebe stammen aus diversen Sparten, wie Einzelhandel (42 Betriebe mit 92 Fahrzeug – Einheiten), industrielle Erzeuger (38 Betriebe mit 57 Einheiten), Containerbeförderer (23 Betriebe mit 52 Einheiten), Zierpflanzenhandel (20 Betriebe mit 35 Einheiten) und Abfallentsorger (15 Betriebe mit 22 Einheiten). Mehr als 400 Eurokombi – Einheiten sind im Normalbetrieb und sie gehören in den Großhäfen Rotterdam und Amsterdam bereits zum verkehrsmäßigen Erscheinungsbild. Alle Betriebe, welche den Eurokombi benutzen, gehen davon aus, dass diese Fahrzeugeinheit bald zum völlig normalen Element des Straßengüterverkehrs werden wird. Eine Isoliermaterial – Firma (Fa. Wetrion) stellt die Belieferung von Baustellen eben auf den Eurokombi um, wobei man naturgemäß für dieses leichte, sperrige Ladegut an dem großen Ladevolumen des Eurokombis Interesse hat. Diese Isoliermaterialfirma benützt auch den kombinierten Verkehr per Bahn mittels Wechselaufbauten. Die Firma Peter Appel, welche für die große Handelskette Albert Heijn insbesondere Obst, Tiefkühlware und verderbliche Lebensmittel befördert, kauft nur mehr Zugfahrzeuge, die für den Eurokombi geeignet sind. Man erzielt mit dem Eurokombi beim Einsatz auf Strecken von über 150 km eine Kostenersparnis von rd. 35 %, wobei die ersparten Kosten der Fahrer besonders ins Gewicht fallen. Inzwischen sind 20 % der Fahrzeugflotte dieser Firma Eurokombi – Einheiten.

Die Niederlande haben auf dem Gebiet des Eurokombi seit 1995 Studien betrieben und Forschungen durchgeführt. Ein kleiner Feldversuch 2001 bis 2003 brachte positive Ergebnisse, welche durch den großen Feldversuch 2004 bis 2006 bestätigt wurden. Jetzt läuft auf breiter Basis die Erfahrungsphase von 2007 bis 2011.

Die Niederlande haben inzwischen folgende 5 Fahrzeugkombinationen zugelassen:

1. Zugmaschine + Sattelaufleger + Mittelachsanhänger
2. Zugmaschine + Sattelaufleger + Sattelaufleger (B – Double), wobei die rückwärtige Achsgruppe des 1. Auflegers auch die Auflage des 2. Auflegers bildet.
3. Motorwagen + (langer) Anhänger
4. Motorwagen + Dolly + Sattelaufleger
5. Motorwagen + 2 Mittelachsanhänger hintereinander.

Das höherrangige Straßennetz der Niederlande (Autobahnen, Verbindungsstraßen) ist für den Eurokombi zugelassen. Für den Rest des Straßennetzes, insbesondere die Ballungsgebiete sind 450 autonome, lokale Straßenbaubehörden zuständig, welche für den Eurokombi Genehmigungen erteilen müssen, wobei in der Regel 50 t Gesamtgewicht erlaubt werden (meist für 1 Jahr gegeben). Die Fachleute haben bisher keine ungünstigen Auswirkungen des Eurokombis auf die zahlreichen Brücken des Landes festgestellt, wobei für die 18 m Ladelänge des Eurokombis auf eine gleichmäßige Lastverteilung zu achten ist. Die vorhandenen LKW - Parkplätze müssen für den Eurokombi entsprechend adaptiert werden. Die laufenden Verkehrskontrollen haben keine auffälligen Übertretungen beim Einsatz von Eurokombi – Einheiten gezeigt, wobei die besonders geschulten Fahrer positiv auffallen. Rigoros kontrolliert werden eventuelle Überladungen und die Überholvorgänge im Zusammenhang mit dem Eurokombi.

Die Niederlande erhoffen sich verkehrspolitisch vom Einsatz des Eurokombi:

- Eine verbesserte Nutzung der (notorisch überlasteten) Straßeninfrastruktur, damit eine Linderung der regelmäßigen und ausgedehnten Staus;
- Eine Reduktion der Schadstoff – Emissionen (CO²), besonders in den Ballungsgebieten;
- Keine wesentliche Änderung des „modal – split“, wobei kein Einfluss auf die Binnenschifffahrt erwartet wird und für die Bahn geringe Verkehrseinbußen von 1,4 bis 2,7 % vorausgesagt werden. (verglichen mit Österreich / 20 % Tonnageanteil / hat in den Niederlanden die Bahn wenig Bedeutung im Güterverkehr / 4 % Tonnage - Anteil);
- Eine bessere Bewältigung des Containerverkehrs von und zu den Seehäfen mit den durch neue Schiffsgrößen zunehmenden Verkehrsspitzen.

Die Niederlande haben gegenwärtig ein Forschungsprogramm laufen hinsichtlich des Eurokombi, wobei besonders betrachtet werden:

- Betriebswirtschaftliche und logistische Effekte des Eurokombi – Einsatzes;
- Analyse von Unfällen;
- Die Verkehrssicherheit in den Ballungsgebieten.

Diese Studie soll im November 2010 vorliegen.

Schließlich kommt noch seitens des Niederländischen Verkehrsministeriums zum Ausdruck:

- dass der Eurokombi ein Beitrag ist, das Verkehrssystem effizienter zu gestalten,
- dass in Zukunft auch nur ein Teil des Straßennetzes für diese Großfahrzeuge zugänglich sein werden,

- dass 60 t Gesamtgewicht nicht realistisch sind, auch weil sie vielfach nicht benötigt werden, es wird ein Gewicht wesentlich über 40 t ausreichend sein.

Herr **Dipl. Ing. Klaus Robatsch** vom Kuratorium für Verkehrssicherheit geht aus von der Entwicklung der Unfallfolgen auf den Straßen in Österreich und zeigt, dass die Anzahl der Verkehrstoten seit 1995 bis 2009 halbiert worden ist, wobei dies auch zutrifft für Unfälle, an denen Lkw mit mehr als 3,5 t Ladefähigkeit beteiligt waren. Die Anzahl der Verletzten ging unter PKW – Beteiligung in der gleichen Zeit um knapp 10 % zurück, bei Beteiligung von LKW über 3,5 t Ladefähigkeit reduzierte sich die Anzahl der Verletzten um 30 %. Insgesamt ein positiver Trend. In absoluten Zahlen gab es 2009 in Österreich 82 Tote bzw. 2069 Verletzte bei Verkehrsunfällen mit LKW – Beteiligung (über 3,5 t).

Unter den Unfall – Ursachen dominieren 1995 – 2009 die Auffahrunfälle mit 48 % bei PKW und 57 % bei LKW (über 3,5 t), Alleinunfälle gab es zu 35 % bei PKW und nur zu 7 % bei LKW (über 3,5 T) und der Fahrstreifenwechsel war zu 12 % Unfallursache bei PKW und mit 21 % bei LKW (über 3,5 t) vertreten. Fragt man nach den Hauptschuldigen bei Unfällen mit Personenschaden, so waren bei Beteiligung von LKW über 3,5 t Ladefähigkeit zu 41 % die Lenker schuld, bei Klein LKW (unter 3,5 t) steigt der Anteil der Lenker als Hauptschuldige auf 60 %. Insgesamt bietet die Statistik aber nicht das Bild, dass die LKW oder deren Lenker hinsichtlich der Verkehrsunfälle auf unseren Straßen eindeutig die „Bösen“ wären.

Bei den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit stellt der Eurokombi (Gigaliner) für das Kuratorium für Verkehrssicherheit kein Problem dar bei der Straßenabnutzung oder beim Bremsen. Es entstehen aber sehr wohl Probleme durch die Länge des Fahrzeuges und durch die Masse der Einheit insgesamt, wobei beides, Länge und Masse, die bisher gültigen Werte eindeutig übersteigen, auch wenn man ein Gesamtgewicht von 60 t nicht anstrebt, sondern etwa bei 50 t oder sogar noch darunter bleibt.

Im einzelnen sieht der Vortragende das Problem des „toten Winkels“ beim Einbiegen, das durch die Fahrzeuglänge größer wird. Die Größe des Laderaumes verleitet zur Überladung, auch wenn man das zulässige Gesamtgewicht bei oder unter 50 t hält. Damit wird auch zusätzlich das Problem der größeren Masse verschärft, die, wenn irrtümlich ungebremst, für jede kleine Einheit, insbesondere für PKW, beim Zusammenstoß zur extremen Gefahr wird ! Dazu kommt die kinetische Energie bei hohen Geschwindigkeiten (80 km / h). Erfahrungsgemäß halten die Fahrer die erforderlichen Mindestabstände beim Fahren in der Kolonne nicht ein. Da Auffahrunfälle, wie vorher gezeigt, das Unfallgeschehen absolut dominieren, bringt die zusätzliche Masse der neuen Großeinheiten, schon rein physikalisch, schwerere Unfälle samt deren Folgen. Zumindest am Anfang wird es für die Länge dieser Fahrzeug – Kombinationen nicht genug geeignete Parkplätze geben, was gleichsam zwangsläufig weniger Pausen für die Fahrer bedeutet und die Folge der Übermüdung nach sich ziehen wird. Auch das reduziert die Verkehrssicherheit ! Es muss daher, falls diese Großeinheiten regulär zum Verkehr zugelassen werden, vorerst für ausreichende und ausreichend große Rastplätze Vorsorge getroffen werden !

Im Gebirge werden die Eurokombi die Steigungen zu nehmen haben, welche in Österreich auf den Autobahnen nicht 4 % übersteigen sollen, an einigen Stellen jedoch 6 % erreichen (Südautobahn am Wechsel). Nicht überall gibt es Kriechspuren. Langsam bergauf fahrende Einheiten mit 25 m Länge verursachen Schlangen hinter sich, wo immer wieder eilige Verkehrsteilnehmer auszubrechen suchen. Es wird daher zu mehr riskanten Überholmanövern kommen, die eben nicht immer gut ausgehen. Das österreichische Autobahnnetz weist über

300 km an Tunnelstrecken auf, darunter wahre Langtunnel (Arlberg 13 km), wo die Pannenbuchten zu klein sind. Kommt es auf diesen Tunnelstrecken zum Brand, der noch dazu auf brennbares Ladegut übergreift, das dann in größerer Menge vorhanden ist, so sei nur an den Brand im Tauerntunnel mit seinen Folgen erinnert (Ladegut: Margarine, welche die hohe Brandhitze erzeugt hat). Es ist also sicher vieles hinsichtlich der Verkehrsicherheit und der Verminderung der Unfallgefahren zu bedenken.

Ein gravierendes Faktum ist die Mittelsicherung zwischen den Richtungsfahrbahnen auf Autobahnen und Schnellstraßen, sowie alle Absicherungen mit Leitschienen. Diese Bauwerke, berechnet für aufprallende Fahrzeuge von 38 t Gesamtgewicht (ein historisches Höchst – Zulassungsgewicht), hat man auch für 40 t Fahrzeuge für ausreichend gehalten. Diese Möglichkeit kann man nicht kopieren für beispielsweise 50 t Gesamtgewicht ! Das ist sicherlich krass unzureichend. Hier liegt ein Hauptproblem ! Lt. Dipl. Ing. Robatsch würde ein Hochrüsten all dieser Mittelsicherungen und Leitschienen, allerdings für 60 t – Einheiten, rd. 500 Mill. € kosten.

Die Eignung der Brücken ist ein weiteres Problem. Hier geht es um den dichten Verkehr auf langen Brücken, nicht um den Achsdruck, sondern um die Gesamtbelastung dieser Brücken pro Meter (die sogenannte Meterlast). Dieses Problem wäre gravierend bei 60 t Gesamtgewicht der Eurokombi und einem dichten Verkehr dieser Großenheiten auf solchen Brücken. Auch die Bauweise der Brücken ist von Bedeutung. Besonders kritisch ist diese Problematik zu sehen bei Brücken mit pilzförmig ausgebildeten Stützen. Es ist daher die Fixierung des Gesamtgewichts für den Eurokombi in dieser Beziehung sehr bedeutend und wenn man sich hier festlegen würde etwa auf 46 t Gesamtgewicht, ist möglicherweise diese Problematik leichter beherrschbar. Jedenfalls nennt der Referent aus einer Untersuchung einen Betrag von 4,8 Mrd. € an Umbaukosten bei Brücken und Tunnel des höherrangigen Straßennetzes und zwar für die Benützung mit Eurokombi – Fahrzeugen zu 60 t Gesamtgewicht. Für den Eurokombi geeignete Parkplätze kosten 30 Mill. € und das Umbauen der Pannenbuchten würde rd. 100 Mill. € erfordern. Zusammen mit den Kosten für die Mittelsicherung belaufen sich die vom Eurokombi, allerdings für 60 T Gesamtgewicht, erforderlichen Adaptionkosten im Straßennetz auf **insgesamt 5,4 Mrd. €**. Dieser Betrag ist unmöglich hoch und macht den Eurokombi für sich in Österreich sicher unwirtschaftlich. Es ist daher eine genaue Überlegung hinsichtlich eines vernünftigen Gesamtgewichtes anzustellen. Dies müsste auf europäischer Ebene, aber ausdrücklich unter Berücksichtigung der Verhältnisse der alpinen Transitrouten erfolgen, weil diese Großfahrzeuge, einmal eingeführt, auch unser Straßennetz benutzen können müssen, ohne unmögliche Kosten zu verursachen.

Man sieht also, es ist notwendig, sich rechtzeitig mit dem Problem des Eurokombi zu beschäftigen. Man muss zur Kenntnis nehmen, dass etliche Länder dieses Fahrzeug besitzen oder sogar forcieren (Skandinavien, Niederlande, bald Deutschland und Russland). Hier rechtzeitig mitzureden, besonders bei der Fixierung des Gesamtgewichtes, bringt eher Ergebnisse, die für uns passen, als zu warten, bis wir durch die internationale Entwicklung buchstäblich überfahren werden. Die Niederlande definieren ihre Position im Sinne ihrer Interessen nach genauen Untersuchungen, Forschungen und entsprechenden Tests. Sie wissen längst, was sie wollen und durchsetzen können. Sie agieren auf Grund dieser Erkenntnisse. Wenn wir den Kopf in den Sand stecken, wie es jedenfalls den Anschein hat, wird man uns einmal zu etwas zwingen, was uns sicher nicht passen wird. Sind wir dann nicht selber daran schuld ?

Eine lebhaft Diskussion eines eher nachdenklichen Auditoriums folgt den Vorträgen. Auf verschiedene Anfragen hin bekräftigt Herr Bleck als Anwendungspraktiker, dass die meisten Nachteile des Eurokombis entstehen mit der Steigerung des Gesamtgewichts von 40 t aufwärts, jedenfalls deutlich zunehmend bis zur Grenze von 60 t. Man beseitigt also Probleme, indem man sich von 60 t Richtung 40 t bewegt ! Dr. Aarts berichtet, dass in den Niederlanden ein Überholverbot für den Eurokombi ausgesprochen wurde (darf überholt werden, darf aber selber nicht überholen). Sie erzählt weiters, dass hinsichtlich der Brücken die zuständigen Fachleute zuerst Bedenken hatten, dieselben Fachleute aber die Probleme im Detail untersuchten und damit viele Bedenken verschwunden sind. Sie fordert dazu auf, sich mit der Sache ernsthaft und im Detail zu befassen und keinen billigen Vorurteilen anzuhängen. Dr. Albers berichtet, dass in Deutschland der PKW – Interessentenverband ADAC den Eurokombi abgelehnt hat, inzwischen ist er jedoch positiv eingestellt, weil er die Wirkung der Erhöhung der Kapazität des Straßennetzes für seine Schützlinge erschließen möchte. Der ADAC ist jedenfalls zur Mitarbeit an den weiteren Untersuchungen bereit. Dies wäre ein Vorbild für unseren ÖAMTC !

Seitens der Eisenbahner – Gewerkschaft wird vorgebracht, dass der Eurokombi 50 % des Kombinierten Verkehrs von der Schiene wegbringen würde, was eine Untersuchung aussage, welche die Gewerkschaft besitze. Eine kurze Debatte dazu bringt das Bild, dass damit rd. 120.000 TEU zu den Seehäfen zusätzlich auf die Straße abwandern müssten, was als völlig unwahrscheinlich eingestuft wird, womit dieser Einwand untergeht. Ein Debattenbeitrag fragt nach der Einstellung der Schweiz, die ja mit Mühe die LKW – Gewichte auf maximal 40 t angehoben hat und den LKW – Verkehr administrativ beschränkt (Nachtfahrverbot). Es wird dazu eher ein Ideal gezeichnet, dass man den LKW durch Senkung von Länge und Gewicht in seiner Konkurrenzfähigkeit zugunsten der Bahn einschränken müsse, wie die Schweiz das doch versucht. Dazu erwidert Hr. Armin Fellner als Obmann des Vereins der Österreichischen Verladenden Wirtschaft, dass jede Maßnahme, welche unseren Güterverkehr behindert, in welcher Art auch immer, die Konkurrenzfähigkeit der Österreichischen Wirtschaft schädigt, Arbeitsplätze und Wertschöpfung vernichtet, die Steuerkraft des Landes reduziert und damit der Allgemeinheit schadet.

Beeindruckend war schließlich die Wortmeldung von Heinz Schierhuber als Funktionär des Fachverbandes der Güterbeförderungsunternehmer. Er plädierte gar nicht für den Eurokombi an sich, wie man erwarten hätte können. Er verlangte vielmehr, dass sich unsere Verkehrspolitik wichtiger Themen in der methodischen und konsequenten Art anzunehmen habe, wie das am Beispiel des Eurokombi das niederländische Verkehrsministerium getan hat, nämlich zu untersuchen, zu analysieren und zu testen und dann anhand des nationalen Interesses den eigenen Standpunkt zu definieren und diesen international durchzusetzen trachten. Hier ist ein methodischer Mangel bei unseren Behörden festzustellen, was man als Versagen nur bedauern kann !

Dr. Karl Frohner
16. Juni 2010