

Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 113

über eine Kantonsinitiative gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen

Übersicht

Am 27. Januar 2009 hat der Kantonsrat die Motion M 315 von Alain Greter über eine Standesinitiative (heute: Kantonsinitiative) gegen die Zulassung von Gigalinern auf Schweizer Strassen erheblich erklärt und dem Regierungsrat damit den Auftrag erteilt, eine entsprechende Botschaft zu einer Kantonsinitiative auszuarbeiten. Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat nun den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über eine solche Kantonsinitiative. Die Initiative zielt darauf ab, Gigaliner in der Schweiz nicht zum Strassenverkehr zuzulassen. Begründet wird dies mit der Verkehrs-sicherheit, die mit diesen grossen Fahrzeugen stark beeinträchtigt würde. Ebenso würde die bestehende Infrastruktur sehr stark zusätzlich belastet. Schliesslich würde die Zulas-sung von Gigalinern der Förderung der Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene und so der vom Schweizer Volk angenommenen Alpeninitiative diametral zuwiderlaufen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über eine Kantonsinitiative gegen die Zulassung von Gigalinern auf Schweizer Strassen. Mit der Kantonsinitiative wird verlangt, dass in der Schweiz bezüglich Zulassung von Gigalinern der Alpenschutzartikel angewendet wird, welcher dahin zielt, den Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. 25 m lange und 60 Tonnen schwere Anhängerzüge laufen diesem Ziel zuwider, indem sie den Transitverkehr auf der Strasse ankurbeln, die Verkehrssicherheit vermindern und die Strassenbauten übermäßig in Anspruch nehmen.

I. Motion M 315

Am 27. Januar 2009 hat Ihr Rat die Motion M 315 von Alain Greter über eine Standesinitiative (heute: Kantonsinitiative) gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen erheblich erklärt. Die Motion verlangt, dass der Bund aufgefordert wird, Gigaliner in der Schweiz unter keinen Umständen zuzulassen. Begründet wurde die Motion damit, Gigaliner seien bis zu 25 m lange und bis zu 60 Tonnen schwere Lastwagen. Die EU-Kommission prüfe zurzeit, ob sie diese Riesenlaster flächendeckend auf ihren Transitachsen zulassen wolle. Sollte der Entscheid positiv ausfallen, gerate auch die Schweiz unter Zugzwang. Dabei sei erst kürzlich die Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen erhöht worden.

Die Schweiz habe sich mit der Annahme der Alpeninitiative zum Ziel bekannt, den Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Seit Jahren warte das Schweizer Volk auf die Umsetzung des Alpenschutzartikels. Mit der Zulassung der 60-Tönner werde der Transitverkehr auf der Strasse weiter angekurbelt, Alpenschutz und Verlagerungsziel würden weiter ausgehöhlt. Monstertrucks würden zudem die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer gefährden. Es liege auf der Hand, dass Unfälle desto gravierendere Folgen hätten, je schwerer die Fahrzeuge seien. Weiter würden Gigaliner durch ihre Länge den Verkehr behindern. Und schliesslich würden durch die 60-Tönner neue Kosten in Bau und Unterhalt der Strassen und Brücken anfallen, Geld, das andernorts dann fehlen werde. Insgesamt trügen Monstertrucks nicht zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Güterverkehrs bei. Als Transitkanton wäre Luzern besonders stark von der Zulassung betroffen. Laut Angaben aus Deutschland könnte die EU-Richtlinie schon in einem Jahr spruchreif sein, weshalb es wichtig sei, früh genug gegen eine Zulassung von Gigalinern Stellung zu beziehen und damit auch die für den Kanton wichtige Verlagerungspolitik des Güterverkehrs zu stützen.

II. Ausgangslage in Europa und auf Bundesebene

Heute gilt in der EU im grenzüberschreitenden Verkehr die in der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 festgelegte Höchstlimite für Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge von 40 Tonnen (bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr). Wie in ihrem «Aktionsplan Güterverkehrslogistik» (KOM/2007/607) angekündigt, prüft die Europäische Kommission zwar derzeit Optionen für eine Änderung der Höchstgrenzen, unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Strassenverkehrssicherheit, Energieeffizienz, CO₂-Emissionen, Schadstoffemissionen, Strasseninfrastruktur und kombinierten Verkehr. Ob es tatsächlich zu einer Revision der Höchstgrenzen kommt, ist trotz dahingehender Bestrebungen einiger Mitgliedstaaten noch sehr unsicher. Immerhin sind in einigen Ländern Europas, wie Schweden und Finnland, 60-Tonnen-Lastwagen seit mehr als zehn Jahren auf den Strassen zugelassen. In verschiedenen Ländern werden Versuche mit Gigalinen durchgeführt.

Die Schweiz hat die Gewichtslimite für Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge im Rahmen des Landverkehrsabkommens (LVA) vom 21. Juni 1999 (SR 0.740.72) an die in der EU geltenden Höchstgrenzen angeglichen. Artikel 9 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) wurde so angepasst, dass auch in der Schweiz das höchstzulässige Gewicht für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen 40 Tonnen (bzw. 44 Tonnen) beträgt. Gemäss LVA ist die Schweiz aber nicht verpflichtet, eine höhere Gewichtslimite in nationales Recht überzuführen als jene, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens in der EU für den grenzüberschreitenden Verkehr galt. Eine Erhöhung des Fahrzeuggewichts würde in der Schweiz eine Revision des SVG bedingen. Der Bundesrat beabsichtigt nicht, das SVG entsprechend anzupassen, dies wegen der diversen Nachteile von Gigalinen. Das eidgenössische Parlament teilt diese Sicht des Bundesrates, wie aus der Beratung der Güterverkehrsvorlage (Botschaft vom 8. Juni 2007, in: BBl 2007 S. 4377) hervorgeht. Das Parlament hat im Güterverkehrsverlagerungsgesetz sogar einen Artikel eingefügt, der es dem Bundesrat nicht erlaubt, mit der Europäischen Kommission über höhere Gewichtslimiten zu verhandeln.

III. Begründung

Ein Gigaliner ist ein Lastwagen mit Anhänger (Anhängerzug) von rund 25 m Länge und bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht. Die Transportkapazität ist gegenüber einem Anhängerzug mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen, wie er heute üblich ist, rund 50 Prozent höher. Die EU erwägt, mit Gigalinen die Produktivität des internationalen Strassenverkehrs zu steigern. Es ist nicht auszuschliessen, dass die Schweiz von der EU dereinst dazu gedrängt wird, zumindest ihre Nationalstrassen für Gigaliner freizugeben. Dabei wäre kaum zu verhindern, dass solche Fahrzeuge die Nationalstrassen verlassen und auch das kantonale Strassennetz befahren würden.

Gefährdung des Verkehrs

Ein Gigaliner mit 60 Tonnen Gewicht und einer Geschwindigkeit von 80 km/h besitzt fast die gleiche Bewegungsenergie wie ein heute zugelassener Lastwagen mit 40 Tonnen und 100 km/h. So hätte beispielsweise der Aufprall eines Gigaliners auf eine stehende Kolonne verheerende Folgen. Kantons- und Gemeindestrassen sind nicht für solche Fahrzeuge ausgelegt. Im Kanton Luzern sind mehr als 50 Prozent der Kantonsstrassen schmäler als 6,50 m, knapp 30 Prozent sogar schmäler als 6 m. Mit wachsender Länge nimmt der Platzbedarf eines Fahrzeuges bei Abbiegevorgängen zu. Auch die Flächen vor, neben und hinter den Fahrzeugen, welche vom Fahrer nicht oder nur beschränkt einsehbar sind (sogenannte tote Winkel), werden grösser. Von den negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind vor allem Fussgängerinnen und Fussgänger und Radfahrende betroffen. Zudem sind viele Kurven, Verzweigungen und Kreisverkehrsflächen mit 25 m langen Fahrzeugen schwer bis gar nicht ordentlich zu befahren. Gigaliner werden so zu einem Verkehrshindernis. Überholmanöver werden stark verlängert, womit ein erhöhtes Unfallrisiko entsteht. Zu erwähnen sind ferner einzelne Autobahnabschnitte im Kanton Luzern (Sonnenberg- und Reussporttunnel), welche eine zu geringe Anzahl Fahrstreifen aufweisen, sodass diese Abschnitte im Notfall mit Gigalinern nicht im Gegenverkehr befahren werden könnten. Schliesslich haben Fahrzeuge mit einer Ladekapazität von 60 Tonnen mehr Güter geladen und führen damit auch mehr Brandenergie mit sich. Es steht ausser Zweifel, dass in unseren Tunneln somit die Unfallgefahr erhöht würde.

Beschädigung der Infrastruktur

Das schweizerische Strassennetz ist zurzeit auf eine LKW-Höchstlänge von 18,75 Meter ausgelegt. Eine Erhöhung der Fahrzeulgänge auf 25 Meter hätte einen viel grösseren Flächenbedarf bei Plätzen, Ein- und Ausfahrten sowie auf anderen Verkehrsanlagen, auf welchen Abbiege- und Wendevorgänge ausgeführt werden, zur Folge. Infolge unseres engmaschigen Strassennetzes und des dicht besiedelten Lebensraumes bestehen vielerorts enge Platzverhältnisse. Die für die Manövriertfähigkeit von 25 Meter langen Fahrzeugen notwendigen Anpassungen an der Infrastruktur könnten daher kaum oder nur mit sehr hohem Aufwand realisiert werden. Das schweizerische Strassennetz ist durchwegs nicht auf die Zulassung von Gigalinern ausgerichtet.

Bereits die heute zugelassenen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem ordentlichen Gesamtgewicht von bis 40 Tonnen sind für einen grossen Teil der Strassenschäden verantwortlich. Würde die Gewichtslimite auf 60 Tonnen erhöht, müssten alle Fahrbahnen, Park- und Rastplätze sowie Kreisverkehre und Autobahn-auffahrten ausgebaut werden, was immense Kosten verursachen würde. Die Erhöhung der Tonnage auf 60 Tonnen hat nämlich einen direkten Einfluss auf die Dimensionierung und auf die Lebensdauer der Strassenbeläge. Erhöht sich die Gesamttonnage der Fahrzeuge, nimmt die Abnutzung der Beläge direkt proportional zu. Die meisten Kunstbauten (z.B. Brücken) müssten zudem statisch überprüft und einige verstärkt werden. Durch die grösseren Belastungen würde die Lebensdauer von Kunstbauten verkürzt, was grosse vorgezogene Investitionskosten für die Erneuerung nach sich ziehen würde. Schliesslich sind die bestehenden Schutzeinrichtungen an Strassen nicht für einen Anprall von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis

60 Tonnen Gewicht konzipiert. Die daraus resultierende zwingend erforderliche flächendeckende Umrüstung des Strassennetzes wäre wirtschaftlich weder verkraft noch vertretbar.

Verlagerung des Transitverkehrs auf die Strasse

Mit der Annahme der Alpeninitiative hat sich die Schweiz zum Ziel bekannt, den Transitverkehr auf der Strasse zu stabilisieren und den Schwerverkehr durch die Alpen schrittweise auf die Schiene zu verlagern. Die Zulassung von Gigalinern auf dem schweizerischen Strassennetz würde aber gerade in die entgegengesetzte Richtung zielen und eine deutliche Verlagerung des Transitverkehrs von der umweltfreundlichen Schiene auf die Strasse fördern. Angesichts der höheren Ladekapazität dieser neuen Kompositionen würden sich die Kosten des Strassengüterverkehrs um 20 bis 25 Prozent reduzieren. Dies geht sowohl aus deutschen Analysen als auch aus einer Studie der UIRR, des Dachverbandes der Kombiverkehrsoperateure, hervor. Die Wettbewerbsfähigkeit der Strasse würde somit erhöht, was ein Anwachsen der Anzahl Lastwagen um 24 bis 30 Prozent nach sich ziehen könnte. Dagegen würde für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse ein Rückgang des Verkehrsvolumens zwischen 14 und 55 Prozent erwartet. Dies wiederum bedeutete mehr Lärm, mehr CO₂-Ausstoss und mehr Luftsadstoffe. Die Zulassung von Gigalinern würde somit die Umsetzung der von Volk und Ständen angenommenen Alpeninitiative fundamental in Frage stellen.

IV. Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über eine Kantonsinitiative gegen die Zulassung von Gigalinern auf Schweizer Strassen zuzustimmen.

Luzern, 7. Juli 2009

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Max Pfister
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

Kantonsratsbeschluss über eine Kantonsinitiative gegen die Zulassung von Gigalinern auf Schweizer Strassen

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung und § 49 Unterabsatz a der Verfassung des Kanton Luzern,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 7. Juli 2009,
beschliesst:

1. Der Kanton Luzern unterbreitet der Bundesversammlung gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung folgende Kantonsinitiative im Sinne einer allgemeinen Anregung:
Der Bund wird ersucht, sich gegen die Zulassung von Gigalinern auf Schweizer Strassen einzusetzen.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:
Der Staatsschreiber: