

Hintergrundpapier zur EU-Studie Riesen-Lkw

(TREN/G3/318/2007. Transport & Mobility Leuven (TML) et al.: „Effects of adapting the rules on weights and dimensions of heavy commercial vehicles as established within Directive 96/53/EC. Final report“, veröffentlicht am 16.01.2009 auf der Web-Seite der Europäischen Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr – http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies_en.htm)

(Stand: 04.02.2009)

I. Kernaussagen der Studie:

1) Der Lkw-Verkehr wird durch die Einführung von Riesen-Lkw deutlich billiger. Die Verbilligung des Straßentransports wird von den Gutachtern als Gewinn für die Gesellschaft gewertet.

(Seite 72: „The introduction of LHVs is expected to reduce the road transport cost by 15 to 20 % in comparison to normal HGV trucks.“; Seite 144: „To conclude, all costs and benefits were added in one table. Positive numbers indicate a benefit to society, negative numbers a cost.“)

2) Auf Basis der Annahme, dass die Verkehrsverlagerung von der Schiene und von der Wasserstraße auf die Straße unerheblich ist, behaupten die Gutachter, dass die Einführung von Riesen-Lkw zu weniger Lkw-Fahrleistung führen würde.

Aus dieser These werden – trotz gegenteiliger Einzelergebnisse (siehe nächster Punkt) – positive Verkehrssicherheits- und Umwelteffekte abgeleitet.

(Seite 10: „Additionally, positive effects were predicted for safety and emissions, both mainly due to a reduction in road vehicle-km (-12.9 %), despite the fact that the individual LHV is more unsafe and more polluting than a regular truck.“)

3) Gravierende Nachteile von Riesen-Lkw werden ausdrücklich bestätigt:

- **Riesen-Lkw sind ein Sicherheitsrisiko** (Seite 14: „The safety of the individual LHV is worse than that of a smaller truck.“)

- **Riesen-Lkw erfordern enorme Investitionen in die Infrastruktur** (Seite 14: „Infrastructure investments need to be paid.“ Seite 141: „[...] for replacements or reconstruction of bridges. An extrapolation to EU 27 based on the tonne-km would give a cost of 22.9 to 45.8 billion euro.“)

- **Riesen-Lkw sind umweltschädlich** (Seite 10: „[...] the individual LHV is more unsafe and more polluting than a regular truck.“)

4) Verkehrsverlagerung von der Schiene und von der Wasserstraße auf die Straße wird zwar eingeräumt, aber ohne stichhaltige Belege als unerheblich eingeschätzt.

(Seite 10: „Even when some transport is shifted from rail (-3.8 % tonne-km) and inland waterways (-2.9 % tonne-km) to road, the road transport sector still grows.“ [sic!])

5) Abschließend empfehlen die Gutachter eine Zulassung von Riesen-Lkw in Europa.

(Seite 14: „The general recommendation is that introducing LHVs in Europe can be done without harming European society in general.“)

II. Kritische Bewertung der Kernaussagen der Studie:

Die insgesamt positive Bewertung einer Riesen-Lkw Zulassung durch die Gutachter stützt sich auf eine zentrale Annahme:

Die Gutachter halten eine Verkehrsverlagerung von konkurrierenden Verkehrsträgern auf die Straße für unerheblich und leiten daraus einen Rückgang der Lkw-Fahrleistung ab (reduction in road vehicle-km).

Kernpunkt der Bewertung ist deshalb die Prüfung, ob die Einstufung von Verlagerungseffekten als unerheblich und die Annahme einer sinkenden Lkw-Fahrleistung plausibel und zutreffend sind.

Das Ergebnis fällt eindeutig aus: Das Fundament der positiven Gutachter-Bewertung hält einer Überprüfung nicht stand.

Im Einzelnen:

- Die Abschätzungen der Gutachter zu Verlagerungseffekten sind unplausibel und teilweise sogar sachlich falsch.

Beispiele:

- **Die Gutachter verwechseln Verkehrsmenge (gemessen in Tonnen) und Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometern):**
Auf Seite 10 beziffern die Gutachter Rückgänge der Verkehrsleistung bei Schiene und Binnenschiff („rail (-3.8 % tonne-km) and inland waterways (-2.9 % tonne-km“). Tatsächlich von den Gutachtern modelliert wurden für Schiene und Binnenschiff jedoch Rückgänge der Verkehrsmenge in Tonnen, siehe Seite 68.
- **Die Gutachter verwenden unterschiedliche Bezugsgrößen für die Entwicklung der konkurrierenden Verkehrsträger:**
Für Schiene und Wasserstraße wird auf die Verkehrsmenge (Tonnen) Bezug genommen, für den Lkw-Verkehr dagegen auf die Verkehrsleistung (Tonnenkilometer); siehe Seite 66 bis 68. **Auf der Basis unterschiedlicher Bezugsgrößen ist aber eine seriöse Abschätzung von Verlagerungseffekten nicht möglich.**
- **Die Hypothesen der Gutachter über die Transportmärkte sind unzutreffend:**
Die Gutachter erwarten, dass sich eine Riesen-Zulassung lediglich auf den lokalen Eisenbahnverkehr negativ auswirken würde (Seite 14): „Rail and inland waterway transport will grow somewhat less than expected, leading to a risk of local rail lines getting into difficulties.“ Diese Erwartung hat mit der Realität wenig zu tun, da Riesen-Lkw für den Einsatz auf mittleren und langen Strecken konzipiert sind, wie ihre Befürworter ausdrücklich bestätigen. Dies bedeutet, dass Riesen-Lkw auf mittleren, langen und grenzüberschreitenden Strecken im Wettbewerb zur Schiene und Wasserstraße stehen. **Verlagerungseffekte sind daher tatsächlich in erheblichem Ausmaß auf mittleren, langen und grenzüberschreitenden Distanzen zu erwarten.**
- **Die unterschiedliche Wettbewerbssituation in verschiedenen Transportmärkten wird von den Gutachtern völlig ignoriert:**
Die Gutachter nehmen bei ihrer Abschätzung der Verlagerungseffekte weder eine Differenzierung der Marktsituation nach Güterarten noch nach Verkehrsformen (Kombinierter Verkehr, Einzelwagenverkehr, Ganzzug-Verkehr) vor. **Das pauschale Vorgehen der Gutachter entspricht somit nicht einmal ansatzweise der realen Marktsituation.**

- **Den Behauptungen der Gutachtern fehlen konkrete Zahlenbelege:**
Die Gutachter behaupten ein weiteres Anwachsen der Eisenbahnverkehrsmenge auch bei Einführung von Riesen-Lkw (Seite 10: „rail will still grow and the growth rate will be only somewhat lower than in the case of no LHVs.“)
Erstaunlich ist bereits, dass die Gutachter diese Aussage auf eine Abgrenzung für Verkehrsmengen stützen, die in keiner (weder nationalen noch europäischen) Statistik üblich ist (siehe Seite 314). Auch die Beschränkung auf Verkehrsmenge und die Nichtberücksichtigung der Verkehrsleistung ist wenig aussagekräftig.
Aber nicht einmal die von den Gutachtern so unüblich abgegrenzten Daten können das von den Gutachtern behauptete weitere Anwachsen der Eisenbahnverkehrsmenge belegen: Vergleicht man die auf Seite 314 von den Gutachtern für 2020 genannte Eisenbahnverkehrsmenge in Deutschland bei Einführung von Riesen-Lkw (300,1 Mio. Tonnen im Szenario 2) mit dem Status quo in gleicher Abgrenzung, ist kein Wachstum der Eisenbahnverkehrsmenge mehr erkennbar (vgl. dazu Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2).
Tatsächlich belegen die von den Gutachtern selbst präsentierten Daten also gar kein weiteres Wachstum, sondern vielmehr Stagnation des Bahntransports.

- **Die Behauptung der Gutachter, dass nur geringe Verlagerungseffekte zu erwarten seien, beruht zudem auf ungewöhnlichen Annahmen hinsichtlich der Preiselastizität; nachvollziehbare Gründe für die Auswahl dieser Annahmen fehlen:**
Die Gutachter müssen selbst einräumen, dass ihre Abschätzung der Verlagerungseffekte schon bei geringer Modifikation der Annahmen hinfällig ist, siehe Seite 72: „However, using the assumption of a more price-sensitive market in the calculation approach, a road transport growth of 13 % could be reached, while rail and inland waterways would decline by 14 % and 11 % respectively.“
Die Gutachter bleiben jede Erklärung schuldig, warum sie sich bei Abschätzung der Verlagerungswirkung ausschließlich auf extreme Annahmen stützen.

- **Das Problem von induziertem Lkw-Verkehr als Folge einer Riesen-Lkw Zulassung wird von den Gutachtern ebenso wie die Verkehrsverlagerung als unerheblich eingestuft.**

Dies ist besonders unverständlich, da ein zentrales Argument der Gutachter die Verbilligung des Lkw-Verkehrs infolge der Zulassung von Riesen-Lkw ist. Die Gutachter sind im Vorfeld der Studie ausdrücklich auf den Zusammenhang zwischen Verbilligung des Lkw-Verkehrs und induziertem Verkehr hingewiesen worden. (Vgl. Vortrag von Jos Dings (T+E) auf dem Stakeholder-Workshop am 4. März 2008; dabei Verweis auf eine Studie des niederländischen Verkehrsministeriums).

Auch vor diesem Hintergrund ist die Annahme der Gutachter, es käme zu einer sinkenden Lkw-Fahrleistung, unplausibel.

- **Die Bewertung wissenschaftlicher Studien durch die Gutachter ist tendenziös. Megatruck-kritische Studien werden von den Gutachtern in Zweifel gezogen oder relativiert. Einseitige Parteinahmen für Riesen-Lkw werden dagegen auch bei fehlender wissenschaftlicher Substanz als wertvoll eingestuft.**

Beispiele:

- Im Auftrag des deutschen Bundesverkehrsministeriums wurde 2007 die Studie „Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten II“ erstellt, die erhebliche Verlagerungseffekte konstatiert. Diese Studie für das deutsche Bundesverkehrsministerium wurde von K+P Transport Consultants in Zusammenarbeit mit der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. erarbeitet. K+P Transport Consultants ist ein unabhängiger Berater

im Bereich Gütertransport und -verkehr; Mitglieder der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr sind Unternehmen der deutschen Industrie und des Verkehrsgewerbes sowie das deutsche Bundesverkehrsministerium.

Die Gutachter kommentieren diese Studie wie folgt (Seite 195): „This report provides a detailed overview and a sound methodology. Nevertheless it should be taken into account that this report is conducted in coalition with the research foundation pro combined transport.“

- Im Auftrag des britischen Verbandes Freight on Rail wurde 2007 von MTRU transport planning consultants die Studie „Heavier lorries and their impacts on the economy and the environment“ erstellt. Die Studie kommt zu dem klaren Ergebnis, dass Riesen-Lkw nicht zu einer Reduzierung des Lkw-Verkehrs führen.
Die Gutachter kommentieren diese Studie wie folgt (Seite 188): „This document contains some useful numbers from practical experience, yet is focussed only on the British situation, i.e. with maritime transport as an alternative for Modular vehicles. As this situation is unique in Europe, this document can be used only when discussing the UK.“
- Demgegenüber halten die Gutachter Äußerungen von Interessenvertretungen der Riesen-Lkw-Hersteller (ACEA) selbst dann für nützlich, wenn es sich nicht einmal um Studien, sondern nur um Briefe handelt (Seite 167): „Useful knowledge for safety, road wear and emissions.“
- Ebenso euphorisch bewerten die Gutachter eine Power-Point-Präsentation des schwedischen Lkw-Herstellers Scania (Seite 203): „Good ideas to show where the state of the art and the legislation could progress. Valuable data.“
- Besonders unseriös ist die Gutachter-Bewertung einer „draft opinion“, die im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss diskutiert wurde (Seite 179): „Good state of the art overview on the modular concept and the efforts across Europe to evaluate its feasibility and potentials with respect to increasing freight demand, ecological and economical aspects and impacts on society.“

Diese Einschätzung steht in eklatantem Widerspruch zu der Bewertung, die der Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss selbst vorgenommen hat: „The overall feeling about this opinion was rather unfavourable. Many members objected to the title of the document and the logic used to write it. The main reproach was the lack of a balanced approach in assessing the merits of “eco-combis”.“ (Sitzung der TEN-Sektion am 05.10.2007, vollständiges Protokoll unter

http://eescregistry.eesc.europa.eu/viewdoc.aspx?doc=%5c%5cesppub1%5cesp_public%5cces%5cten%5cpv%5cen%5cces1381-2007_pv_en.doc)

- Die Haltung europäischer Institutionen zu Riesen-Lkw wird sachlich falsch dargestellt:

Sachlich falsch und völlig inakzeptabel ist die Behauptung der Gutachter, der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EESC) befürworte die Zulassung von Riesen-Lkw (Seite 179): „Opinions of the EESC as mentioned in the report are: The Directive 96/53/EC should be amended in such a way as to permit the use of these combination vehicles in international transport. The EESC recommend to lose no time adopting the directive with a view to authorising cross-border transport operations between states in which the use of Ecocombis is permitted. [...]“

Tatsächlich wurde der von den Gutachtern zitierte Text wegen seiner inhaltlichen Mängel vom zuständigen Ausschuss abgelehnt: „The TEN section proposes that the opinion TEN 291 is to be withdrawn from the EESC’s works. This statement was adopted by 61 votes in favour and 9 against with 2 abstentions.“ (Sitzung der TEN-Sektion am 06.11.2007, vollständiges Protokoll unter http://eescregistry.eesc.europa.eu/viewdoc.aspx?doc=%5c%5cesppub1%5cesp_public%5cces%5cten%5cpv%5cen%5cces1616-2007_pv_en.doc).

III. Fazit:

Die Gutachter wiederholen in ihrer Studie die bekannte These der Riesen-Lkw-Befürworter, dass eine Zulassung von Riesen-Lkw zu einer Reduzierung der Lkw-Fahrleistung (road vehicle-km) führen würde. Belastbare Belege oder plausible Argumente zum Beleg dieser These können die Gutachter allerdings nicht anführen. Ebenso wenig können die Gutachter entkräften, dass inzwischen zahlreiche wissenschaftliche Studien zu dem Ergebnis gekommen sind, dass aufgrund von massiver Verkehrsverlagerung von Schiene und Binnenschiff und induziertem Verkehr eine Reduzierung der Lkw-Fahrleistung durch Riesen-Lkw nicht zu erwarten ist.

Wegen der fehlenden Belege für eine Reduzierung der Lkw-Fahrleistung ist auch die These der Gutachter hinfällig, dass sich in der Folge positive Verkehrssicherheits- und Umwelteffekte ergeben könnten.

In ihrer positiven Bewertung vermischen die Gutachter zudem Gemeinwohl und Partikularinteressen: Milliardenkosten für Infrastrukturanpassungen, die von den Steuerzahlern zu finanzieren wären, werden mit Kostenvorteilen innerhalb des Straßentransportsektors verrechnet.

Klar einräumen müssen die Gutachter dagegen die negativen Effekte der Riesen-Lkw: Sicherheitsrisiken, Infrastrukturkosten in Milliardenhöhe, höhere Emissionen.

Im Ergebnis bleibt daher festzuhalten: Die EU-Kommission hat am 16. Januar 2009 eine Studie veröffentlicht, die in sich widersprüchlich ist. Die Studie bestätigt in wesentlichen Einzelergebnissen die Argumente gegen eine Zulassung von Riesen-Lkw. Trotzdem kommen die Gutachter zu einer insgesamt positiven Bewertung einer Riesen-Lkw-Zulassung in Europa, bleiben aber konkrete und nachvollziehbare Belege für diese positive Bewertung schuldig.

Kontakt:

www.nomegatrucks.eu
c/o Allianz pro Schiene
Martin Roggermann
Dr. Andreas Geißler
Reinhardtstraße 18
D-10117 Berlin
Germany

Tel. +49 30 2462599-31

E-Mail: info@nomegatrucks.eu