

---

**Interpellation Kurt Wyss, CVP, Leuggern, vom 10. November 2009 betreffend Gigaliner auf Schweizer National-, Kantons- und Gemeindestrassen; Beantwortung**

---

Aarau, 20. Januar 2010

09.313

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

**Zur Frage 1**

"Wie stellt sich der Regierungsrat zu den Gigaliner?"

Der Regierungsrat ist grundsätzlich gegen die Zulassung der Gigaliner auf dem Schweizer Strassennetz. Wie in den nachfolgenden Antworten näher dargelegt, sind die Voraussetzungen der Strasseninfrastruktur für die Zulassung von Fahrzeugen mit 60 Tonnen Gesamtgewicht nicht gegeben. Im Weiteren widerspräche eine Zulassung der Politik im Hinblick auf eine Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Umsetzung der Verlagerungspolitik bedingt aber einen adäquaten Ausbau der Bahninfrastruktur, damit der Güterverkehr den Personen- und Regionalverkehr nicht verdrängt.

**Zur Frage 2**

"Ist dem Regierungsrat bewusst, dass unsere Kantons- und Gemeindestrassen und Brücken nicht für solche Fahrzeuge ausgelegt sind?"

Das schweizerische Strassennetz ist zurzeit auf eine LKW-Höchstlänge von 18,75 Meter ausgelegt und nicht für Fahrzeuge mit einer Länge von 25,25 m. Die zulässige Länge beträgt in der Schweiz für Sattelmotorfahrzeuge 16,5 m und für Anhängerzüge 18,75 m. Probleme ergeben sich bei Ein-/Ausfahrten, beim Abbiegen, Wenden, Befahren von Kreiseln, Manövrieren etc. Verschiedene Brückenbauwerke – insbesondere auf Gemeindestrassen – müssten überprüft und gegebenenfalls verstärkt oder gesperrt werden.

Die stärkere Belastung der Strassen würde zu erhöhten Abnützungen und dadurch zu höheren Unterhaltsaufwendungen führen. Gigaliner beeinträchtigen den Verkehrsfluss und reduzieren die Kapazität der ohnehin zum Teil überlasteten Strassen.

### **Zur Frage 3**

"Ist dem Regierungsrat bewusst, dass die Gefahr von verheerenden Unfällen mit diesen Gigaliner deutlich zunähme?"

Die Zulassung von Gigaliner bedeutet nicht zwangsläufig mehr und schwerere Unfälle. Aufgrund der grösseren Länge und des grösseren Gewichts würde bei der Zulassung dieser Lastwagen zumindest das Gefahrenpotenzial zunehmen. Beim Überholen eines Gigaliner wie auch beim Überholen eines Velo- oder Motorfahrradfahrenden durch einen Gigaliner werden die Überholwege länger. Aufgrund der höheren kinetischen Energie müsste bei Aufahrunfällen mit schwereren Folgen gerechnet werden.

### **Zur Frage 4**

"Ist dem Regierungsrat bewusst, dass mit der Zulassung der EuroCombi auf dem Strassen-netz eine deutliche Verlagerung des Transitverkehrs von der umweltfreundlichen Schiene auf die Strasse zu befürchten ist?"

Am 19. Dezember 2008 verabschiedete das Eidgenössische Parlament das Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverlagerungsgesetz, GVVG). Zweck ist, zum Schutz des Alpengebiets den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf nachhaltige Weise von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Flankierende Verlagerungsmassnahmen unterstützen dieses Ziel. So zum Beispiel die Förderung von Investitionen für den kombinierten Verkehr sowie die internationale Förderung durch Verbesserung der Qualität des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs. Die Zulassung von EuroCombis hätte negative Auswirkung auf die Verlagerungspolitik. Angesichts der erhöhten Ladungskapazität dieser neuen Kompositionen würden sich die Kosten des Strassengüterverkehrs reduzieren. Dadurch würde sich die Wettbewerbsfähigkeit der Strasse verbessern, was zu einer Erhöhung der Anzahl Lastwagen führen könnte.

### **Zur Frage 5**

"Ist der Regierungsrat bereit, sich gegen eine Zulassung von solchen Fahrzeugen zu wehren?"

In seiner Antwort vom 19. November 2008 auf die Interpellation von Nationalrätin Gabi Huber schreibt der Bundesrat:

"Die Schweiz ist weder verpflichtet, die Fahrzeugmasse anzupassen, noch liegt im Moment eine konkrete Forderung seitens der Europäischen Kommission vor. Daher besteht aus Sicht des Bundesrates keine Notwendigkeit, auf europäischer Ebene weitere Schritte zur Verhinderung von Gigalinern auf Schweizer Strassen zu unternehmen."

Die Schweiz hat die Gewichtslimite für Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge im Rahmen des Landverkehrsabkommens (LVA) an die in der EU geltenden Höchstgrenzen angeglichen. Art. 9 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 wurde so angepasst, dass auch in der Schweiz das höchstzulässige Gewicht für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen 40 Tonnen (beziehungsweise 44 Tonnen) beträgt. Eine Erhöhung der Fahrzeugmasse würde in der Schweiz eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes bedingen.

Für den Regierungsrat besteht zurzeit kein weiterer Handlungsbedarf.

#### **Zur Frage 6**

"Kann er sich eine Benützung unserer Nationalstrassen als internationale Transitachse Nord-Süd oder West-Ost mit diesen EuroCombi vorstellen?"

Das für die Nationalstrassen zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat eine klar ablehnende Haltung zur Zulassung der Gigaliner. Nebst den vorgängig aufgeführten Nachteilen wäre dadurch die Verlagerungspolitik auf die Schiene gefährdet. 60-Tonnen-Fahrzeuge würden die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nachteilig beeinträchtigen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'297.-.

REGIERUNGSRAT AARGAU