

Kurzkomentierung zum EU-Papier „Introducing Mega-Trucks“

JRC/European Commission: Introducing Mega-Trucks. A review for policy makers. Veröffentlicht am 19.05.2009 auf der Web-Seite der Europäischen Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr - http://ec.europa.eu/transport/road/studies/doc/2009-05-18_megatrucks.pdf

(Stand 25.05.2009)

Fazit des EU-Papiers

- Mega-Trucks sind insgesamt vorteilhaft für die EU Wirtschaft und möglicherweise auch für die Gesellschaft und die Umwelt.
- „The main conclusion of the analysis is that the introduction of Mega-Trucks would be beneficial for the EU economy and – under certain conditions – environment and society as a whole.“ (S. 24, 2. Abs.)
- Wohlstandsgewinne für die Gesellschaft entstehen aus Kosteneinsparungen beim Straßentransport.
- „The net welfare gain has a high correlation with the level of uptake of Mega Trucks. Since higher numbers of Mega-Trucks would imply higher savings in transport costs, maximizing the share of Mega-Trucks would be positive for the economy as a whole“ (S. 19).
- Je mehr Riesen-LKW, desto mehr Kosteneinsparungen, desto besser für alle.
- Mega-Trucks sind positiv für den EU-Binnenmarkt bei einer EU weiten Zulassung. Limitierte Zulassung (Korridore, einzeln Länder) sind nicht gut, würden die Effizientgewinne schmälern (Vgl. S. 24, 2. Abs.)
- **Insgesamt lautet das Fazit, dass Riesen-LKW zugelassen werden sollen.** Es gibt ein paar Probleme, die man durch „policy measures“ ausgleichen oder abschwächen kann (Vgl. S. 23; 24, 4. Abs.). **Es geht den Autoren des EU-Papiers also nicht um das „Ob“ sondern um das „Wie“ einer Zulassung von Mega Trucks.**
- vorgeschlagene Maßnahmen u. a. Mindestauslastung von 70 %, Internalisierung externer Kosten (Vgl. S. 22)

Kritik

- **Negative Effekte werden immernoch mit positiven verrechnet** (Vgl. Tabelle S. 20). Daraus ergibt sich der angebliche Wohlfahrtsgewinn für die Gesellschaft.
- Im Abschnitt 3 „Main factors affecting the impact of Mega-Trucks“ werden **Brücken, Umwelt und Sicherheit nicht einmal erwähnt.**

- Infrastruktur: **Negative Auswirkungen auf Straßenbrücken spielen bei den Schlussfolgerungen keine Rolle.** Obwohl zitierte Studien negative Effekte festgestellt haben.
- Im Abschnitt 2 „Comparison of main studies on Mega-Trucks“ werden lediglich drei als „relevant“ bezeichnete Studien ausgewählt und zusammengefasst. Die Kriterien für die Auswahl dieser Studien werden nicht erläutert. Die Studien von TRL und ISI Fraunhofer sind Gigaliner-kritisch, das EU-Papier hält diese Kritik für nicht stichhaltig. Die Studie von TML ist Gigaliner-freundlich, die Schlussfolgerungen dieser Studie werden vom EU-Papier im Ergebnis kritiklos übernommen.
- Das EU-Papier behauptet: „The impact of combined transport and especially Ro-Ro is unclear.“ (S. 21).

Tatsächlich liegen hierzu detaillierte Studien vor, die erhebliche Schädigungen des kombinierten Verkehrs ermittelt haben (K+P Consultants, TIM Consult). Diese Studien sind offenbar auch den Verfassern des EU-Papiers bekannt, da sie in einer tabellarischen Übersicht erwähnt werden.