



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Motion Nr. [2009-340](#) von Kathrin Schweizer, SP-Fraktion: Einreichung einer Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz"

Datum: 17. August 2010

Nummer: 2010-278

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

betreffend Motion Nr. [2009-340](#) von Kathrin Schweizer, SP-Fraktion: Einreichung einer Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz"

Vom 17. August 2010

1. Motion von Kathrin Schweizer: Standesinitiative "Keine Gigaliner in der Schweiz"

Am 26. November 2009 reichte Kathrin Schweizer, SP-Fraktion, die Motion für eine Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz" ein. Der Landrat hat am [17. Juni 2010](#) entsprechend dem Antrag der Regierung die Motion mit 68 : 6 Stimmen überwiesen.

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

"Gigaliner" sind bis zu 25 m lange und bis zu 60 Tonnen schwere Lastwagen. Die EU-Kommission prüft zurzeit, ob sie diese Riesenlaster flächendeckend auf ihren Transitachsen zulassen will. Sollte der Entscheid positiv ausfallen, gerät auch die Schweiz unter Zugzwang. Dabei wurde erst kürzlich die Gewichtslimite von 28 auf 40 (bzw. 44) Tonnen erhöht.

Die Schweiz hat sich mit der Annahme der Alpeninitiative zum Ziel bekannt, den Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Seit 14 Jahren wartet das Schweizervolk auf die Umsetzung des Alpenschutzartikels. Mit der Zulassung der 60-Tönnner wird der Transitverkehr auf der Strasse weiter angekurbelt, Alpenschutz und Verlagerungsziel werden weiter ausgehöhlt. Gigaliner gefährden zudem die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer. Es liegt auf der Hand, dass Unfälle desto gravierendere Folgen haben, je schwerer die Fahrzeuge sind. Weiter behindern Gigaliner durch ihre Länge den Verkehr. Im Baselbiet würden die Velofahrer einer unverantwortbaren zusätzlichen Gefährdung ausgesetzt. Und schliesslich werden durch die 60-Tönnner neue Kosten in Bau und Unterhalt der Strassen und Brücken anfallen, Geld, das andernorts dann fehlen wird. Insgesamt tragen Gigaliner nicht zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Güterverkehrs bei. Als Transitzanton wäre Basel-Landschaft besonders stark von der Zulassung betroffen. Die EU-Richtlinie könnte schon in einem Jahr spruchreif sein. Es ist daher sehr wichtig, früh genug gegen eine Zulassung von Gigalinern Stellung zu beziehen und damit auch die für den Kanton wichtige Verlagerungspolitik des Güterverkehrs zu stützen.

Antrag:

Der Regierungsrat wird gebeten, im Namen des Kantons Basel-Landschaft bei den eidgenössischen Räten folgende Standesinitiative einzureichen: "Der Bund wird aufgefordert, Gigaliner in der Schweiz

unter keinen Umständen zuzulassen. Der Bund soll dazu die heute geltenden Werte für Gewicht und maximale Länge auf Gesetzesebene festschreiben."

Eine ähnlich lautende Standesinitiative wurde auch in den Kantonen Luzern und Basel-Stadt eingereicht."

2. Ausgangslage

2.1. Rechtliche Grundlagen für Gigaliner

Gigaliner sind überlange und überschwere Lastwagen mit einer Länge von bis zu 25 Metern und einem Gesamtgewicht bis zu 60 Tonnen. Heute sind in der Schweiz nur Fahrzeuge mit 40 Tonnen und im kombinierten Verkehr mit 44 Tonnen zulässig, wobei der Bundesrat unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft, der Umwelt und internationaler Regelungen Vorschriften über Ausmass und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger erlässt (Art. 9 Abs. 1 Bundesgesetz über den Strassenverkehr, SVG). Die Zulassung der Gigaliner in der Schweiz würde also eine Änderung der Bundesgesetzgebung bedingen.

In einigen Ländern Europas (Skandinavien, Schweden, Finnland, Holland) verkehren diese Gigaliner schon heute, in andern Mitgliedstaaten der EU laufen entsprechende Versuche. In der EU ist die Zulassung der Gigaliner für den grenzüberschreitenden Verkehr umstritten und der Entscheid der zuständigen EU-Kommission ist noch nicht gefallen.

2.2. Technische Auswirkungen der Gigaliner

Durch die Steigerung des Nutzvolumens und der Nutzlast von über 50% können zwei Gigaliner die Ladung von drei herkömmlichen Lastwagen aufnehmen. Das führt je nach Strecke oder Güterart zu Kosteneinsparungen bis zu 30%. Die Achslast, also das Gewicht, das je Achse auf der Strasse lastet, ist beim 60-Tonnen-Lastwagen geringer als beim 40-Tonnen-Lastwagen, weil sich das Gesamtgewicht auf mehr Achsen verteilt. Dadurch nimmt die effektive Belastung der Strasse ab. Allerdings nimmt die Meterlast zu, was vor allem bei Strassenbrücken hinsichtlich der Lebensdauer ein Problem werden kann. Die Gesamtbremskraft liegt bei den 60-Tonnern wegen der grösseren Achs- und Radanzahl erheblich über derjenigen von herkömmlichen 40-Tonnen-Lastwagen. Allerdings hat die kinetische Energie eines Gigaliners viel stärkere Auswirkungen, so dass bei einem ungebremsen Auffahrunfall ein normaler Personenwagen dieser Kraft nicht standhalten könnte. Die Zunahme von 6.5 m Länge wirkt sich auf das Kurvenverhalten nur gering aus, da der Kurvenradius als entscheidender Faktor für die Manövrierfähigkeit eines Lastwagens nicht steigt.

2.3. Vorteile der Gigaliner

Für die Gigaliner sprechen vor allem betriebswirtschaftliche Kostenvorteile. Durch das 50% höhere Transportvolumen der Gigaliner sinken die Transport- und Betriebskosten und dadurch bedingt reduziert sich auch die Belastung der Umwelt (ca. 15% weniger Emissionen) und der Strassen (ca. 10%). Diese möglichen Vorteile sind allerdings stark zu relativieren, weil sie unter der Annahme stehen, dass die Gütermenge und die Transportentfernung gleich bleiben und es zu keiner Verlagerung von der Schiene auf die Gigaliner kommt.

2.4. Erhebliche Nachteile der Gigaliner

Diesen Vorteilen stehen aber verschiedene Nachteile gegenüber: Bei den Lichtsignalanlagen und Bahnübergangssicherungsanlagen können Probleme entstehen, da sie in ihren Schaltzeiten diese überlangen Fahrzeuge nicht berücksichtigen. Auf den Hauptstrassen und in (Innen-) Städten hätten die Riesenfahrzeuge Platzprobleme (schmale Strassen, Kreisel). Das würde bedeuten, dass Gigaliner in der Schweiz auf die Autobahnen beschränkt werden müssten. Dort würden aber auf Autobahnraststätten und Parkplätzen wegen der Überlänge der Gigaliner die Abstellplätze fehlen. Raumprobleme würden sich auch im kombinierten Verkehr geben, da nicht alle Verladeterminale genug Platz zum Rangieren hätten. Dies könnte zu einer Abwanderung von Transporten auf die Strasse führen, was im Widerspruch zum Verlagerungsziel der Schweiz steht. Die Zulassung der Gigaliner hätte also in Bezug auf die Strasse und die Schiene erhebliche kostenintensive Anpassungen der Infrastruktur zur Folge. Auch die erschwerte Manövrierfähigkeit und Beschleunigungsmöglichkeit der Gigaliner würden sich auf die Verkehrssicherheit schlecht auswirken. Die überlangen Fahrzeuge werden an vielen Stellen auch zu einem Verkehrshindernis (zeitliche Verlängerung der Überholmanöver anderer Verkehrsteilnehmenden) und zu einem erhöhten Unfallrisiko.

Erheblich ins Gewicht fällt auch, dass durch die Zulassung der Gigaliner die Wettbewerbsfähigkeit der Strasse erhöht und dadurch die Verlagerung auf die Schiene erheblich erschwert und verzögert würde.

3. Standpunkt des Schweizerischen Transportgewerbes

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG ist gegen die Zulassung von Gigaliner in der Schweiz. Diese mache für das Transportgewerbe keinen Sinn, denn für die Mehrheit der Branche, die von kleineren und mittleren Transportunternehmen geprägt ist, seien die erforderlichen Investitionen viel zu gross und der Nutzen hingegen viel zu klein oder gar nicht vorhanden. Auch von der Strasseninfrastruktur in der kleinräumigen Schweiz mit den kurzen Transportwegen und schmalen Raumverhältnissen seien die Voraussetzungen für den Einsatz von Gigaliner nicht gegeben (Medienmitteilung vom 11. September 2009).

4. Bestrebungen gegen Gigaliner im In- und Ausland

Die Kantone Neuenburg, Genf und Luzern haben beim Bund Ende 2009 und anfangs 2010 Standesinitiativen eingereicht mit dem Ziel, das Strassenverkehrsgesetz zu revidieren, so dass 60-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz verboten bleiben und die Länge und das Maximalgewicht von Lastwagen gesetzlich festgeschrieben werden. Zudem stehen gleichlautende Standesinitiativbegehren auf der Traktandenliste der Kantonsparlamente Basel-Stadt, Zürich, Uri, Nidwalden und Tessin zur Beschlussfassung.

Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen teilt den grundsätzlichen Standpunkt der drei eingereichten Standesinitiativen. Die Gigaliner würden die Verkehrssicherheit stark beeinträchtigen und die Infrastruktur belasten. Auch würde die Zulassung der Gigaliner die Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene nicht fördern. Das Höchstgewicht sei aber gesetzlich schon geregelt. Es stehe der Schweiz nicht zu, bei der EU gegen Versuche mit Gigalinern zu intervenieren. Hingegen solle die Maximallänge der Lastwagen gesetzlich geregelt werden, was sie dem Bundesrat mit einer Kommissionsmotion beantragte (09.328).

Am 18. Juni 2010 verabschiedeten die Mitgliedländer der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer eine Resolution gegen die Gigaliner, denn deren Zulassung wäre für die Verlagerungspolitik und den Schutz des Alpenraums nicht akzeptabel. Angesichts der höheren Ladekapazität der Gigaliner würden sich die Kosten des Strassenverkehrs beträchtlich reduzieren. Die Wettbewerbsfähigkeit der Strasse würde somit zulasten der Schiene erhöht. Für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse wäre ein entsprechender Rückgang des Verkehrsvolumens zu erwarten mit negativen Auswirkungen hinsichtlich Lärm, CO₂-Ausstoss und Luftschadstoffe. Die Zulassung von Gigalinern würde somit die Umsetzung der von Volk und Ständen angenommenen Alpenschutzinitiative grundsätzlich in Frage stellen.

5. Beurteilung des Regierungsrates

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen der Motion. Gigaliner sind für die kleinräumige Schweiz aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht geeignet und hätten im Falle der Zulassung kostspielige Anpassungen der Strasseninfrastruktur zur Folge. Zudem würde das verfassungsrechtlich vorgeschriebene Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene erheblich beeinträchtigt. Diese Nachteile der Gigaliner fallen gegenüber dem Effizienzvorteil, der von der Transportbranche allerdings für die Schweiz bezweifelt wird, ganz erheblich ins Gewicht. Daher ist es richtig, mit der Standesinitiative den Bund aufzufordern, die heute geltende maximale Länge der Fahrzeuge von 18.75 Metern gesetzlich festzu-

schreiben. Hinsichtlich des Maximalgewichts, das heute schon gesetzlich geregelt ist, ist keine Anpassung notwendig.

Diese Standesinitiative unterstützt somit die gleichlautenden Standesinitiativen von anderen Kantonen und die Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

6. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat:

1. Die Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz" gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.
2. Die Motion Nr. [2009-340](#) von Kathrin Schweizer, SP-Fraktion, betreffend Einreichung einer Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz" als erfüllt abzusprechen.

Liestal, 17. August 2010

Im Namen des Regierungsrates:
der Präsident:
Krähenbühl

der Landschreiber:
Mundschin

Beilage:

Entwurf Standesinitiative "Keine Gigaliner in der Schweiz"



DER LANDRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An die
Bundesversammlung
Bundeshaus
3003 Bern

Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz"

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin
Sehr geehrte Frau Ständeratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte und Ständeräte

Am xxx hat der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschlossen, gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung eine Standesinitiative betreffend "Keine Gigaliner in der Schweiz" mit folgendem Wortlaut einzureichen:

"Der Bund wird aufgefordert, Gigaliner in der Schweiz unter keinen Umständen zuzulassen. Der Bund soll dazu den heute geltenden Wert für die maximale Länge der Fahrzeuge auf Gesetzesebene festschreiben."

Begründung der Standesinitiative:

Gigaliner sind wegen ihrer Länge von 25 Metern und ihres Gewichts von 60 Tonnen für die kleinräumige Schweiz aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht geeignet und hätten im Falle der Zulassung kostspielige Anpassungen der Strasseninfrastruktur zur Folge. Das Strassennetz und die Topographie unseres Landes sind für derart grosse Fahrzeuge denkbar ungünstig und ungeeignet. So müsste ein Grossteil der Kreisel neu angelegt werden und es ist fraglich, ob die Gigaliner wegen ihrer Länge die kantonalen Strassennetze überhaupt

befahren könnten. Auf den Nationalstrassen müsste zwingend ein Lastwagenüberholverbot eingeführt werden.

Zudem würde durch deren Zulassung das verfassungsrechtlich vorgeschriebene Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene erheblich beeinträchtigt. Eine verstärkte Konkurrenzierung der Bahn durch die Strasse steht im völligen Gegensatz zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen (Alpenschutzartikel) unseres Landes und würde zu negativen Auswirkungen hinsichtlich des Lärms und der Luftschadstoffe führen.

Diese Nachteile der Gigaliner überwiegen eindeutig gegenüber dem betriebswirtschaftlichen Vorteil, der von der Transportbranche allerdings für die Schweiz in Frage gestellt wird.

Aus diesen Gründen soll mit der Standesinitiative erreicht werden, dass die heute geltende maximale Länge der Fahrzeuge von 18.75 Metern gesetzlich festgeschrieben wird. Hinsichtlich des Maximalgewichts von 40 bzw. 44 Tonnen, das bereits gesetzlich geregelt ist, ist keine Anpassung notwendig.

Der Landrat bittet Sie - auch im Namen des Regierungsrates - der Standesinitiative zuzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen des Landrates:
die Präsidentin:

der Landschreiber: