

#### GIGALINER

#### BUND kritisiert Feldversuch

**Bremen.** Als Beginn einer Salamtaktik bewertet der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) den geplanten Versuch mit Lang-Lkw auf deutschen Autobahnen. Das vorgesehene Gesamtgewicht würde bald von 44 auf 60 Tonnen steigen, befürchtet der BUND. Gigaliner seien leer bis zu fünf Tonnen schwerer als herkömmliche Lkw und dürften dann sogar weniger Gewicht laden. Die Klimaschutzargumente seien Augenschwermerei, denn dazu müsste die Auslastung mindestens 77 Prozent betragen. Doch diese liege nur bei rund 64 Prozent, bis zu einem Drittel aller Fahrten seien Leerfahrten. Der Trend, immer mehr Lkw auf die Straße zu bringen, werde Klimaschutzbemühungen zunichte machen.

Die BUND-Pressemitteilung im Original:

[Startseite](#) > [Presse](#) > [Pressemitteilungen](#) >

31. Oktober 2011

### Gigaliner mit Megaproblemen



„EuroCombi“ lautet die offizielle Bezeichnung für 25,25 Meter lange Lkw-Kombinationen, die nun in einem „Feldversuch“ auf die Straßen kommen sollen. Bisher waren 18,75 m die Obergrenze. Echte Ökolaster sollen sie sein, die CO<sub>2</sub> Emissionen und Kraftstoff sparen und dabei auch noch mehr transportieren können. Bremens zuständiger Verkehrssenator Lohse hat in der Verkehrsministerkonferenz dagegen gestimmt und so bleibt Bremen neben sieben anderen Bundesländern von diesem Feldversuch verschont. Und das ist gut so! „Wir halten die vorgebrachten Argumente der Befürworter für eine Milchmädchenrechnung und sehen in dem Feldversuch den Beginn einer Salamtaktik“, so Klaus Prietzel, Vorsitzender des BUND, Landesverbandes Bremen und weiter: „Sind die Riesenlaster erst mal auf der Straße, befürchten wir, dass sie bald nicht nur auf den Autobahnen rollen werden und auch das bisher vorgesehene zulässige Gewicht von 44 bald auf 60 Tonnen steigen wird.“ Und dafür spricht Einiges. Gigaliner sind leer bis zu fünf Tonnen schwerer als herkömmlich Lkw. Blicke es bei den 44 Tonnen Gesamtgewicht, dürften sie also sogar weniger Gewicht laden als die bisherigen 18,75 m Lkw! Deshalb ist absehbar, dass es dabei nicht bleiben wird. Für Straßen und Brücken würden diese 20 Tonnen mehr aber erhöhte Instandsetzungskosten bedeuten. Der BUND hält auch die vorgebrachten Verbrauchs- und Klimaschutzargumente für Augenschwermerei: „Dazu müsste laut Umweltbundesamt die Auslastung mindestens 77 % betragen. Sie liegt derzeit aber bei den Lkw im Durchschnitt bei lediglich etwa 64 %. Das heißt, bis zu einem Drittel aller Fahrten sind Leerfahrten. Hier liegen noch erhebliche Spritspar-Potenziale“, so Dr. Georg Wietschorke, Verkehrsreferent des Bremer BUND. Außerdem soll der Straßengüterverkehr bis 2015 um bis zu 64% zunehmen. Die dadurch entstehenden Probleme sind auch mit Gigalinern nicht zu lösen! Darum ist es verkehrspolitisch jetzt ein völlig falsches Signal, die Gütertransporte auf der Straße noch billiger und die umweltfreundliche Schiene immer weniger Konkurrenzfähig zu machen. Schon heute werden 70% aller Güter auf der Straße transportiert und sind damit fast zu 100% von Mineralöl abhängig. „Der ungebrochene Trend, immer mehr Lkw auf die Straßen zu bringen, wird alle Klimaschutzbemühungen zu Nichte machen. Schon heute stammen 20% des Klimagases CO<sub>2</sub> aus dem Verkehr. Gigaliner entschärfen nicht das Klimaproblem ,

sondern verschärfen es weiter“, so BUND-Chef Prietzel.

Und welche Szenarien sich zukünftig bei den immens steigenden Lkw Fluten auf den Autobahnen abspielen werden, mag man sich gar nicht ausmalen. Eines dürfe sicher sein: Die Gigaliner werden den Verkehr gehörig ausbremsen, vor allem an Steigungen. Aus „Elefantenrennen“ werden „Mammutkarawanen“, wenn 40-Tonner auf der Überholspur gegen 60-Tonner antreten. Ein gehöriges Mehr an Staus und Unfällen ist vorprogrammiert. Die Folge wird sein, dass Speditionen ihre Dispositionen seltener einhalten können, die bei dem vergrößertem Ladevolumen der Gigaliner ohnehin erschwert ist. Das könnte den Gewinn durch Personalabbau deutlich schmälern, denn weniger Fahrer und Personalkosten sind ein wichtiges Argument der Logistiker für die Riesen-Lkw. Offen ist auch noch, wo die verbliebenen Trucker künftig ihre Ruhezeiten einhalten sollen. Derzeit Es fehlen an deutschen Autobahnen schon bis zu 8.000 Rastplätze – für konventionelle Lkw, wohlgemerkt! Und dies ist nur ein kleiner Teil der Infrastruktur, die sich künftig an den Gigaliner orientieren muss.

Rückfragen: Dr. Georg Wietschorke, 0421 79 00 222