

# Gigaliner: Ausweg aus dem Verkehrschaos?

Das Güteraufkommen soll bis 2025 um 70 Prozent steigen, vor allem durch privaten Konsum



Einer der ersten Gigaliner auf deutschem Boden bei einer Präsentation in Hamburg.

FOTO: DPA

Antang 2012 tritt die Ausnahme-Verordnung des Bundesverkehrsministeriums zum Einsatz von Lang-Lkws (Gigaliner) in Kraft. Voraussichtlich ab Frühjahr werden die 25,25 Meter langen und bis zu 44 Tonnen schweren Fahrzeuge dann in den Bundesländern unterwegs sein, die einer Beteiligung am Feldversuch zugestimmt haben. Die Branche verspricht sich davon eine Kostenersparnis von circa 30 Prozent. Kritiker befürchten eine weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs.

VON ANNEMARIE STRUSS-V. POELLNITZ

**Bremen.** Bis 2025 wird der Güterverkehr im Deutschland um rund 70 Prozent wachsen. An der Spitze steht nach einer Studie des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) der Durchgangsverkehr, der um 144 Prozent steigen soll. Ein- und Ausfahrten von und nach Deutschland liegen laut Studie um 83 Prozent zu, der Güterverkehr innerhalb Deutschlands um 41 Prozent.

Für Verkehrsminister Peter Ramsauer ist der Gigaliner ein wichtiges Instrument, um dieses Wachstum zu bewältigen. Kritiker wie der BUND, der Allgemeine Verkehrsclub Deutschland und die Allianz pro Schiene bezweifeln das ebenso wie ein Teil der Verkehrsexperten und Politiker. Sie befürchten, dass die Lang-Laster weiteren Güterverkehr von der Schiene auf die Straße ziehen könnten. Dadurch würden mög-

liche positive Effekte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß überkompensiert. Die Kritiker sehen auch ein größeres Unfall- und Stau-Risiko.

Bisher betrug die zulässige Länge für einen Lkw 18,75 Meter, das zulässige Höchstgewicht 40 Tonnen. Die Gigaliner sind 25,25 Meter lang und dürfen maximal 44 Tonnen wiegen. Für die Kritiker des Feldversuchs ist die Begrenzung auf 44 Tonnen nur der Einstieg. Im Rahmen einer Salami-Taktik werde die Höchstlast später auf 60 Tonnen erhöht, so die Befürchtung. Dieses Gewicht ist für die Gigaliner in Schweden und Finnland jetzt schon die Norm – allerdings in einer deutlich dünner besiedelten Region Europas.

TÜV Rheinland und TÜV Nord haben die Gigaliner für verkehrstauglich erklärt. Sie könnten technisch sicher und verkehrstechnisch gefahrlos betrieben werden, heißt es in einem Gutachten.

Ob das auch in der Praxis zutrifft, soll ein Feldversuch klären. Er läuft über fünf Jahre und wird vom Bundesamt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet. Ab Anfang 2012 dürfen 400 Lang-Laster auf Deutschlands Straßen fahren, allerdings nicht überall.

Ein Antrag zum Stopp des bundesweiten Feldversuchs wurde auf der letzten Konferenz der Verkehrsminister der Länder mit denkbar knapper Mehrheit von acht zu acht Stimmen abgelehnt. Gegen den Feldversuch haben die Bundesländer Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Bre-

men, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und das Saarland gestimmt. Durch deren Territorium dürfen die Gigaliner nur dann fahren, wenn diese Länder für einzelne Strecken eine Genehmigung erteilen, wie dies jetzt auch in Bremen diskutiert wird.

Das Transportgewerbe drängt auf die Zulassung der Großtransporter. Zwei Gigaliner könnten drei herkömmliche Fahrzeuge

**„Die durchschnittliche Auslastung von Lkw liegt bei acht Tonnen.“**

Rudi Völkl, Verein Bremer Spediteure

ersetzen, das heißt: weniger Fahrer, weniger Platzbedarf, weniger Spritverbrauch. Der Verein der Spediteure geht davon aus, dass die Kosten für den Transport von Gütern um 20 bis 30 Prozent sinken könnte, wenn in großem Ausmaß Gigaliner eingesetzt würden. Ob damit allerdings die Margen der Fuhrunternehmen steigen oder der Preisnachlass an die Kunden weitergegeben würde, ist in dem hart umkämpften Markt noch nicht ausgemacht. Die neuen Fahrzeuge sind zwar deutlich länger, dürfen aber kaum mehr Gewicht transportieren. Zieht man das höhere Eigengewicht

ah, bleibt es im Grunde bei den jetzt schon zulässigen 40 Tonnen.

Das Gewicht sei nicht das Problem, sagt Rudi Völkl vom Verein Bremer Spediteure. „Die durchschnittliche Auslastung liegt bei acht bis zehn Tonnen.“ Durch den sogenannten Güterstruktureffekt sei vor allem der Bedarf an Ladefläche gestiegen. „Heute werden viel mehr Konsumgüter als Industriegüter transportiert“, sagt Völkl. Fernseher, Waschmaschinen, Textilien, dazu alles Mögliche, was Konsumenten im Internet bestellen. Durch die Verpackung entsteht viel Volumen bei wenig Gewicht.

Interesse an Gigaliner haben bisher vor allem große Logistik-Unternehmen wie Kühne+Nagel, Hellmann oder Dachser bekundet. Deutschlands größtes Transportunternehmen, DB Schenker, die Gütertransporttochter der Deutschen Bahn, verhält sich abwartend. Schenker ist auf der Straße und auf der Schiene unterwegs und setzt vor allem auf kombinierten Verkehr: Bahntransport auf langen Strecken, Lkw für den Weg bis vor das Werkstor. „Für uns ist entscheidend, dass die Laster mit unseren Terminals, Kränen und Waggons kompatibel sind“, sagt ein Sprecher. Am Feldversuch beteiligt sich Schenker nicht: „Solange das hier durch die unterschiedlichen Positionen der Länder so ein Flickenteppich ist, wollen wir das unseren Kunden nicht zumuten. Wir können auf dem Weg von der Küste in den Süden schließlich nicht mehrmals umladen.“

Seite 20, Leserforum:

Zum Thema "Neuer Streit um

Verkehrspolitik": Ein Lob den Grünen wieder wird in Sachen Verkehrspolitik gegen die Grünen die Ideologie-Keule geschwungen, diesmal ob der Gigaliner - und wieder von der Handelskammer, dem ADAC und der CDU wie schon beim Masterplan Fahrradverkehr, der Umweltzone oder dem Concordia-Tunnel, nun auch vom Bremen-fremden Senator Günthner. Immer tönt ihre Hymne "Auto, Auto über alles, über alles in der Welt". Lebensqualität, weniger Luftschadstoffe und Atemwegserkrankungen durch mehr Fahrrad- und weniger Autoverkehr ist den Kfz-Verliebten zweitrangig. Aber wenigstens die Kosten durch die Gigaliner sollten schrecken. Schon heute verursacht ein Lkw so viele Straßenschäden wie 34000 Pkw. Ein Lob daher den Grünen, durch das Durchfahrverbot für die Gigaliner dem Haushaltsnotlageland Bremen noch mehr Straßenbaukosten zu sparen. PROF. DR. ERICH RÖPER, BREMEN