

Der Gigaliner kommt

Bundeskabinett beschließt Feldversuch ab Januar 2012 / Bremer Wirtschaft kritisiert erneut Nein des Senats



Ein sogenannter Gigaliner – ein Lkw mit bis zu 23,20 Metern Gesamtlänge. Diese Lastzüge werden ab kommenden Frühjahr im Norden zum Straßenbild gehören.

FOTO: DPA

Die Riesenlaste oder Gigaliner kommen. Am 1. Januar tritt die Ausnahmeverordnung für den Feldversuch der bis zu 25 Meter langen Lang-Lkw in Kraft. So hat es die Bundesregierung gestern beschlossen. Fahren werden die Züge aber nur in acht Bundesländern. Bremen ist weiter dagegen. Obwohl Speditoren und Verbände weiter Druck machen.

GÜNTHER HÖBST

Bremen. Acht Bundesländer werden bei dem auf fünf Jahre befristeten Feldversuch mitsmachen: Sachsen, Thüringen, Hessen, Bayern, vor allem aber auch Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg. Die drei letztgenannten haben dabei eine besondere Bedeutung, weil sie die unmittelbaren Nachbarn Bremens im Norden sind – und die Hansestadt damit zum gallischen Dorf des Gigaliner-Projekts wird (wir berichteten). Denn nach derzeitigem Sachstand müssen die langen Lasten auf der A 1 und A 27 stoppen, sobald diese auf bremisches Gebiet führen.

Das hat zu mächtigem Ärger mit der hiesigen Transportwirtschaft geführt. Die fürchtet einen massiven Imageschaden für

den Logistik- und Transportstandort Bremen. Dass es auch anders geht, zeigt Sachsen-Anhalt. Die dortige Regierung ist im Grunde auch gegen den Feldversuch. Sie toleriert ihn aber und gibt einige wenige Strecken frei. Das Bundesverkehrsministerium akzeptiert die Haltung der Länder, die den Gigaliner ablehnen. Wo die Länder nicht zustimmen, da sollen auch keine Riesenlasten auf den Autobahnen fahren.

Dem Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) geht die Diskussion um die Lang-Lkw nicht weit genug. Statt über 25,25-Meter-Züge in Panik zu geraten, sollten besser maßvolle Zwischenlösungen ins Auge gefasst werden. Würden die Sattelzugauflieger um 1,30 Meter auf 14,92 Meter verlängert, könnten sie 48-Fuß-Container laden oder 37 Paletten – insgesamt 100 Kubikmeter. Für den Osnabrücker Speditoren Siegfried Serrahn, der auch BGL-Funktionär ist, ein großer Vorteil: „Es gibt für diese sogenannten Euro-Trailer seit 2006 Ausnahmegenehmigungen. Insgesamt 300 dieser Sattelzüge fahren in Deutschland. Mit großem Erfolg.“

Lang-Lkw sieht Serrahn kritisch. „In Deutschland gilt ein 25 Meter langer Lkw als Sondertransport“, sagt er. „Da gibt es

enorm viel Probleme mit Vorschriften. Fraglos kann man damit aber mehr transportieren und spart Treibstoff. Der Euro-Combi ist aber nur eine Lösung, um den Anstieg des Güterverkehrs zu bewältigen. Was wir benötigen, sind auch andere Lösungen. Denn der Gigaliner ist nicht für alle Länder Europas geeignet.“

Kritiker sehen große Gefahren für den Straßenverkehr. „Wir befürchten, dass es noch mehr Unfälle auf den Straßen gibt“, sagte der niedersächsische Landeschef des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Michael Frömming. Deswegen dürfen laut Ministerium nur Fahrer mit mindestens fünf Jahren Berufserfahrung hinterm Lkw-Steuer sitzen, die nicht mehr als drei Punkte in Flensburg auf ihrem Konto haben. Das geltende Höchstgewicht von 44 Tonnen wird nicht überschritten.

Bremer Unternehmer plädierten gestern erneut an das zuständige Umwelt- und Verkehrsressort von Senator Joachim Lohse (Grüne), an dem Feldversuch teilzunehmen. „Ich bitte Sie eindringlich, zumindest auf bremischen Autobahnabschnitten der A 1 und A 27 den Feldversuch mit dem Lang-Lkw zuzulassen, um auch in Norddeutschland zu aussagefähigen Ergebnissen zu kommen“, schrieb Klaus Ziegler, Landesvorsitzender des AGA Unternehmensverbandes, in einem Brief an den Umwelt- und Verkehrsressort.

Es sei in der Außendarstellung Bremens nicht vermittelbar, wenn auf der einen Seite Bremen als dynamischer Logistik- und Hafenstandort vermarktet wird, auf der anderen Seite dieser Feldversuch aber nicht mitgetragen werde. Besonders problematisch findet Ziegler, „dass durch die Sperrung der A 1 auf bremischem Gebiet in Hemelingen die niedersächsischen Handlungsmöglichkeiten über Gebühr eingeschränkt werden“.

Insgesamt sieben Unternehmen mit Sitz in Bremen wollen darüber hinaus den Gigaliner testen. Die Spedition Kühne+Nagel etwa. Sie betreibt im GVZ ein Export-Umschlaglager mit 30.000 Quadratmetern. Ein Kunde hätte die Spedition bereits angesprochen, geht aus einem Brief der Handelskammer an das Verkehrsressort hervor. „Sollte der Standort nicht mit dem Lang-Lkw anfahrbar sein, werden Überlegungen angestellt, dieses Geschäft an einem anderen Standort abzuwickeln“, heißt es in dem Schreiben. Im GVZ sind für diesen Kunden 80 Mitarbeiter tätig.