

Tale  
Kiel, 26.01.2011

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80  
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74  
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300  
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: [info@ssw.de](mailto:info@ssw.de)

## **Für Investitionen in die Schiene □ gegen Gigalinerversuche und Mehr LKW-Parkplätze an Schleswig- Holsteins Autobahnen schaffen**

Die Verkehrsministerkonferenz hat sich 2007 mehrheitlich gegen die Zulassung von Gigalinern und gegen weitere Pilotversuche mit diesen LKW in Deutschland ausgesprochen. Laufende Modelversuche sollten demnach nur noch auslaufen und keine weiteren Versuche zugelassen werden. Die Beschlusslage ist deutlich.

Daher stellen sich die Fragen, warum es heute immer noch Bundesländer gibt, die Ausnahmegenehmigungen für Gigaliner erteilen? Und welchen Wert Beschlüsse von Verkehrsministerkonferenzen haben, wenn sich nicht alle dran halten?

Schleswig-Holstein zählt zu den Ausreißern, die sich nicht an die Beschlüsse von damals halten. Für drei Strecken wurden Ausnahmegenehmigungen hier im Land erteilt. Auf eine der drei Strecken fährt eine dänische Spedition mit Gigalinern. Dieser grenzüberschreitende Verkehr der Gigaliner verstößt sogar gegen EU-Recht.

Nun wurde von der Bundesrepublik angekündigt, bundesweite Feldversuche ab 2011 auf ausgewählten Autobahnen mit Gigalinern zu starten. Doch offenbar gibt es Pläne, dies am Bundesrat vorbei durchzusetzen. Nach Ankündigung werden aber nicht alle Bundesländer an diesem Feldversuch teilnehmen und einige Bundesländer erwägen eine Klage gegen einen

solchen Alleingang einzureichen. Ein solches Vorgehen der Bundesregierung ist in der Tat nicht akzeptabel.

Die ablehnende Haltung einiger Bundesländer ist durchaus begründet. Gigaliner stellen ein höheres Gefahrenpotential als normale LKW dar. Die Aufprallenergie eines 60 Tonnen LKW ist deutlich höher als bei einem 40-Tonner und auch das Überholen durch Personenwagen ist problematischer. Kritisch zu sehen sind auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur das Durchfahren von Kreisverkehren oder engen Ortsdurchfahrten sowie die größere Belastung der Brücken.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Bund in die Bresche springen wird, wenn es darum geht die Straßen für die Gigaliner anzupassen. Für Schleswig-Holstein kann ich sagen, dass wir nicht einmal heute das Geld haben, die wichtigsten Verkehrsprojekte im Land umsetzen, oder auch um unsere Straßen flächendeckend in Stand zu halten.

Es muss auch mit dem Märchen aufräumt werden, dass Gigaliner einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und diese dann fälschlicherweise auch noch Ökoliner genannt werden. Damit streut man der Bevölkerung absichtlich Sand in die Augen, um von der wirklichen Problematik abzulenken.

Gigaliner leisten mittel- und langfristig keinen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Mit der Zulassung von Gigalinern ist davon auszugehen, dass eine weitere Verlagerung des Gütertransportes auf die Straße stattfindet. Wegen der sinkenden Transportkosten werden Bahn und Schiffe wirtschaftlich unrentabel und es wird ein Anstieg des Güterverkehrs auf der Straße stattfinden.

Erst ab einer Auslastung von mehr als 80% stoßen Gigaliner weniger Luftschadstoffe pro Frachttonne als normale LKW aus. Aber normale LKW sind nicht einmal heute voll ausgelastet. Selbst bei theoretisch voller Auslastung der Gigaliner ist die Schadstoffbilanz des Schienengüterverkehrs immer noch wesentlich besser. Wer hier also von Ökolinern spricht, sagt nur die halbe Wahrheit. Gigaliner sind daher die falsche Antwort.

Abschließend möchte ich noch auf den Antrag bezüglich der Parkplatzproblematik für LKW an den Autobahnen eingehen. Ich habe durchaus Verständnis für den vorliegenden Antrag. Denn das Problem, dass LKW-Fahrer, gerade in den Sommermonaten in Konkurrenz um die Parkplätze mit beispielsweise Wohnmobilen stehen, ist bekannt. Dadurch herrscht auf bestimmten Autobahnen ein Parkplatzmangel für LKWs. Was zur Folge hat, dass gesetzliche Ruhezeiten nur schwer eingehalten werden können. Aber hier ist der Bund als Besitzer gefragt, dies entlang seiner Autobahnen zu lösen. Die kommunale Ebene kann ihre Gewerbegebiete planen wie sie will. Es ist aber nicht Aufgabe der kommunalen Ebene sich dieser Problematik anzunehmen. Schließlich wollen wir nicht, dass auf der A7 alle fünf Kilometer die Autobahnrunder-Kommunen in einen ruinösen

Wettkampf um Stellflächen für LKWs gehen. Daher muss der Bund dies entsprechend planen und durchführen und hierzu können wir den Bund auch gerne auffordern. Aber auch vor dem Hintergrund der Parkplatznot für LKWs wäre es schlau, die Parkplatz-Problematik nicht noch durch das Erlauben von Gigalinern zu verschärfen.