

Verkehr: Bundesländer regeln Gigaliner-Strecken unterschiedlich

Freie Fahrt für lange Lkw in Rheinland-Pfalz

Von unserem Redaktionsmitglied
Miray Caliskan

MANNHEIM. Überlange Lastkraftwagen, sogenannte Gigaliner, dürfen jüngst auf allen Autobahnen in Rheinland-Pfalz fahren. Das teilte eine Sprecherin des Mainzer Verkehrsministeriums auf Anfrage mit. In Baden-Württemberg und Hessen sind die Lang-Lkw mit bis zu 25,25 Meter Länge nur auf ausgewählten Strecken freigegeben, die in einer „Positivliste“ festgehalten werden.

Die Unterschiede zwischen den Bundesländern stoßen beim Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg auf Kritik. „Unsere Mitglieder können es schwer nachvollziehen, wieso sie in einem Bundesland Freiheiten genießen, im anderen eingeschränkt werden“, sagte Geschäftsführer Andrea Marongiu dieser Zeitung. Die Bundesländer prüfen Streckenwünsche interessierter Logistik- und Speditionsunternehmen auf Eignung und melden diese an den Bund. Das Streckennetz freigegebener Routen wird auf dieser Grundlage regelmäßig vom Bundesverkehrsministerium aktualisiert. Dies erfolgt im Rahmen einer Änderungsverordnung.

Während der Betrieb in Rheinland-Pfalz nach Angaben der Sprecherin „reibungslos“ verlaufe und es bislang keine Anmerkungen oder Beschwerden über die Fahrten gegeben habe, zielt sich Baden-Württemberg weiterhin vor einer Freigabe. „In Baden-Württemberg verfolgt die Landesregierung gemäß Koaliti-

onsvertrag das Ziel, den Straßengüterverkehr zu reduzieren und mehr Güter auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern“, begründet ein Sprecher des Verkehrsministeriums die Entscheidung.

Auch Umweltschützer befürchten, dass die Lang-Lkw für eine weitere Belastung der Fahrbahnen sorgen. „Wir lehnen die Ausweitung der Zulassung für die Riesen-Lkw ab. Das ist das völlig falsche Signal in Zeiten wachsenden Klimabewusstseins“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene, dieser Zeitung. Riesen-Lkw seien umweltschädlich, weil der Güterverkehr von den Schienen auf die Straße verlagert werde.

Angst vor Mehrbelastung

Unversöhnlich zeigte sich auch Verkehrsexperte Arne Fellermann vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland: „Die Infrastruktur wird einem größeren Stress unterworfen. Die Straßen und Brücken werden ohnehin durch den Schwerlastverkehr maroder. Und wenn mehr Gigaliner unterwegs sind, erhöht das den Kostendruck auf die Straßeninfrastruktur.“ Vor allem Kommunen in Baden-Württemberg befürchteten laut dem Sprecher des Verkehrsministeriums eine Mehrbelastung durch möglicherweise notwendige Erhaltungs-, Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen in der Infrastruktur.

► Bericht Seite 17

„Klarer Wettbewerbsnachteil“



Ein Lang-Lkw, häufig auch GigaLiner genannt, steht auf dem Gelände einer Spedition in Osnabrück.

BILD: DPA

Von unserem Redaktionsmitglied
Miray Caliskan

MANNHEIM. Seit vergangenem Monat sind Lang-Lkw auf den Autobahnen von Rheinland-Pfalz zugelassen. An den bis zu 25 Meter langen Fahrzeugen scheiden sich die Geister. Umweltverbände befürchten, dass die Straßen unsicherer und mehr Güter auf der Straße transportiert werden. Eine Studie zeigt die Vorteile auf.

Wie unterscheiden sich Lang-Lkw von herkömmlichen Lkw?

Die auch als GigaLiner bezeichneten Lang-Lkw dürfen bis zu 25,25 Meter lang und damit 6,5 Meter länger als ein normaler Lastwagen sein. Das heißt aber nicht, dass sie mehr wiegen dürfen: Auch Lang-Lkw dürfen 40 Tonnen Gewicht beziehungsweise 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr nicht überschreiten.

Dürfen Lang-Lkw auf allen Straßen fahren?

Nein. Die Fahrzeuge dürfen nur auf einem zugelassenen Straßennetz, das überwiegend aus Autobahnen, den Zu- und Abfahrten sowie einigen Bundesstraßen besteht, fahren. Die Speditions- und Logistikunternehmen müssen ihre gewünschte Strecke im Ministerium anmelden, quasi von Hof zu Hof. Diese Strecke wird dann geprüft und an den Bund gemeldet und in ein „Positivnetz“ aufgenommen. Die Änderung des Positivnetzes erfolgt im Rahmen einer Änderungsverordnung. Die letz-

te und neunte ist im Oktober 2019 in Kraft getreten. In Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz dürfen Typ-1-Fahrzeuge das gesamte Streckennetz nutzen. Die rheinland-pfälzischen Autobahnen wurden vergangenen Monat auch für die 25 Meter langen Fahrzeuge freigegeben. In den anderen beiden Ländern sind nur Teilstrecken befahrbar.

Wie bewerten das die betroffenen Unternehmen?

Andrea Marongiu, Geschäftsführer vom Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg, betrachtet die Entwicklung kritisch. „Von der achten zur neunten Änderungsverordnung vergingen eineinhalb Jahre.“ Viel zu lange, findet er. Die Mitglieder des Verbandes könnten es schwer nachvollziehen, wieso sie in einem Bundesland Freiheiten genießen, im anderen eingeschränkt werden. „Das ist ein ganz klarer Wettbewerbsnachteil für Baden-Württemberg. Wir wünschen uns, dass alle Autobahnen freigegeben werden.“

Belastet der Einsatz von Lang-Lkw die Straßen und Brücken zusätzlich?

Verkehrsexperte Arne Fellermann vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sagt ganz klar: „Ja“. „Die Infrastruktur wird einem größeren Stress unterworfen. Die Straßen und Brücken werden ohnehin durch den Schwerkraftverkehr maroder. Und wenn mehr GigaLiner unterwegs sind, erhöht das den Kostendruck auf die

Straßeninfrastruktur.“ Das Ergebnis eines fünfjährigen Feldversuchs, der wissenschaftlich von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) begleitet wurde, beweist jedoch das Gegenteil. Während beim Standard-Lkw das Gesamtgewicht auf fünf Achsen verteilt ist, sind es beim Lang-Lkw sechs bis acht. Damit belasten GigaLiner die Straßen sogar weniger. In dieser Hinsicht sehe auch das Verkehrsministerium Hessen „keine Vorbehalte“.

Sind GigaLiner generell umweltschädlich?

Die Feldstudie zeigt, dass zwei Lang-Lkw rund drei konventionelle Lastzüge ersetzen. Die gleiche Gütermenge wird also mit insgesamt weniger Fahrten transportiert. Dadurch werden bis zu 25 Prozent Kraftstoff gespart und die Umwelt weniger belastet.

Stellen Lang-Lkw eine Gefahr für den Straßenverkehr dar?

Dieser Meinung sind Verbände wie der BUND und Allianz pro Schiene. Die GigaLiner seien nicht leicht zu kontrollieren. Gefährliche Fahrmanöver würden zu mehr Unfällen führen. Tatsächlich dürfen Lang-Lkw-Fahrer andere Verkehrsteilnehmer auf Autobahnen nicht überholen. Für die 24-Meter-Lang-Lkw wird neben dem fünfjährigen Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis eine fünfjährige Berufserfahrung verlangt. Zudem müssen die Fahrzeuge verpflichtend mit modernsten Sicherheits- und Assistenzsystemen

ausgestattet sein. Untersuchungen der BASt haben nachgewiesen, dass Lang-Lkw auch Kreuzungen und Kreisverkehre sicher befahren können. „Uns haben keine Anmerkungen oder Beschwerden über die Fahrten erreicht – und Beschwerden über verkehrliche Angelegenheiten erhalten wir normalerweise recht schnell und umfassend“, sagt die Sprecherin des Verkehrsministeriums von Rheinland-Pfalz. „Insofern stellen wir fest: Der Betrieb der Lang-Lkw läuft reibungslos.“

Besteht die Gefahr, dass der Güterverkehr durch die GigaLiner von der Schiene auf die Straßen verlagert wird?

Das befürchten die Umweltverbände. „Wir lehnen die Ausweitung der Zulassung für die Riesen-Lkw ab. Das ist das völlig falsche Signal in Zeiten wachsenden Klimabewusstseins. Riesen-Lkw sind umweltschädlich, weil sie darauf abzielen, mehr Güterverkehr von der Schiene auf die Straße zu holen“, sagt Dirk Flège, Geschäftsführer von Allianz pro Schiene. Auch in Baden-Württemberg verfolge die Landesregierung das Ziel, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Tatsächlich transportieren Lang-Lkw lediglich leichte, voluminöse, jedoch sperrige Güter, die ohnehin auf der Straße und nicht auf den Schienen befördert werden. Wie Chipstüten oder Dämmstoffe. Somit ist auch nicht zu erwarten, dass Lang-Lkw konventionelle Lastkraftwagen auf lange Sicht ersetzen werden.