

## Hart bleiben gegen Gigaliner-Lobby



**60-Tonnen-LKW, so genannte Gigaliner, sind politisch nicht gewollt - das haben mehrere Entscheidungen auf europäischer und deutscher Ebene wiederholt deutlich gemacht. Doch Teile der Transport-Lobby versuchen erneut, die Zulassung der Monstertrucks in der EU auf die Tagesordnung zu setzen. Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern haben Ausnahmegenehmigungen für die schweren LKW auf zwei Routen stillschweigend um ein weiteres Jahr verlängert.**

Sowohl EU-Parlament als auch die deutschen Verkehrsminister hatten bereits im Jahr 2007 entschieden: Grundsätzlich soll es keine Zulassung für die überlangen und schweren LKW geben. Auf EU-Ebene sollte es den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben, ob sie wie etwa das weitläufige Schweden Ja oder wie die übergroße Mehrheit der EU-Staaten Nein zu Gigaliner auf dem Straßennetz sagen. Nun hat die EU-Kommission Ende Januar eine Studie präsentiert, die vor allem die Vorzüge der Monstertrucks hervorhebt und damit die Debatte um die EU-weite Zulassung neu eröffnen soll. In Deutschland wurden die Pilotversuche in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg sinnvollerweise bereits gestoppt. Anders in Mecklenburg-Vorpommern; dort setzt die Landesregierung offenbar auf die Zulassung der Monstertrucks durch die Hintertür.

Bisher liegt das maximale Gesamtgewicht der gut 18 Meter langen Brummies bei 40 Tonnen. Dass dies so bleibt, fordert eine breite Interessenkoalition von Grünen bis zum ADAC. Klare Fakten schaffen eben manchmal ungewöhnliche Koalitionen. Denn solche Mammut-LKW sind brandgefährlich für die Sicherheit auf den Straßen. Ein 60-Tonner, der ungebremst mit 80 km/h in ein Stauende fährt, besitzt fast die gleiche Bewegungsenergie wie ein 40-Tonner, der mit Tempo 100 aufprallt. Zudem sind die Leitplanken an Autobahnen nur für Fahrzeuge bis 38 Tonnen ausgelegt. Der ADAC warnt auch vor neuen Gefahren in Tunnels, denn mehr Güter bedeutet mehr Brandgefahr. Millionenteure Nachrüstungen wären notwendig, wollte man das jetzige Sicherheitsniveau halten.

Teuer kämen die Gigaliner auch der Straßeninfrastruktur zu stehen. Vor allem Brücken hätten unter deren Last zu leiden. Nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen wären insgesamt elf Milliarden Euro für ihre Verstärkung notwendig. Hinzu kämen noch die Kosten für den Umbau von Kreuzungen, Kreisverkehren und LKW-Rastplätzen. Durch die höhere Belastung der Straßen verteuert sich auch die Instandhaltung, die schon heute aus Geldmangel vernachlässigt wird. All diese Kosten soll die Allgemeinheit tragen, damit ein paar Großspediteure ihren Profit maximieren. Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Kosten? Damit muss Schluss sein!

Auch verkehrspolitisch wären die Gigaliner eine Katastrophe, weil sie die propagierte Verlagerung auf die umweltfreundliche und sichere Schiene verhindern würden. Denn der Gütertransport auf der Schiene besteht zu etwa 50 % aus dem Einzelwagen-Güterverkehr und dem Kombinierten Verkehr auf Schiene und Straße. Und gerade diesen Transporten würden die Monstertrucks den Garaus machen. 1,3 Millionen Lkw-Fahrten würden dann auf das Fernstraßennetz zurückverlagert. Eine Horrorvision angesichts der Klima-Debatte. Um das Image der Umweltfreundlichkeit nicht zu gefährden, hat sich auch die DB AG, mit Schenker der größte Spediteur auf Europas Straßen, gegen die Gigaliner ausgesprochen.

Neben den ökologischen und finanziellen Gründen spielte auch eine Rolle, dass ein großer Teil der heutigen 40-Tonner schon halb leer unterwegs ist - bei zunehmender Tendenz.

Mehr Güter brauchen größere Trucks - diese Gleichung wird am Ende anders aufgehen. Denn größere Trucks ziehen mehr Güterverkehr auf die Straße. Das wollen weder die Grünen noch der ADAC - und verkraften kann es weder der Steuerzahler noch die Umwelt.

*Michael Cramer*

*Mitglied des Europäischen Parlaments und verkehrspolitischer Sprecher*