

Aktualisiertes Statement zum Thema Gigaliner

Der Klimaschutz ist eine der größten Herausforderungen an unsere Gesellschaft in den nächsten Jahren. Die vorhergehende Bundesregierung hatte sich dabei ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. Sie wollte bis 2020 den Ausstoß von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 Prozent verringern.

Dieses Ziel ist ohne eine Wende in der Verkehrspolitik nicht zu erreichen. Der Verkehr ist verantwortlich für fast 30 Prozent aller CO₂- Emissionen.

Während viele andere Industriezweige ihre Emissionen zwischen 1990 und 2005 um 10 Prozent gesenkt haben, sind sie im Verkehrsbereich sogar um 25 Prozent gestiegen. Damit auch die Verkehrspolitik ihren Beitrag zu den Zielen des Klimaschutzes leistet, ist es erforderlich, dass möglichst viele Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Der Transport auf der Straße ist pro Tonnenkilometer dreimal energieaufwändiger als auf der Schiene.

Der Schienengüterverkehr ist weitaus unabhängiger vom immer teurer werdenden Erdöl, dessen Bestände nur mehr begrenzt zur Verfügung stehen. Mit einer weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird die Abhängigkeit von Ölimporten verringert. Das wäre nicht nur für den Klimaschutz unabdingbar, sondern auch für die gesamte Wirtschaft und die Daseinsvorsorge von großem Vorteil.

Völlig kontraproduktiv waren unter diesen Aspekten die Pläne und nachfolgenden Versuche in drei Bundesländern, den so genannten **Gigaliner** mit einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen und einer Länge von 25,25 Metern einzuführen. Bisher sind maximal 40 Tonnen bzw. 18,75 Meter zulässig. Vorprogrammiert wäre durch den Einsatz von Gigalinern ein deutlicher Anstieg des Transportaufkommens auf der ohnehin überlasteten Straße zu Lasten der umweltfreundlichen Schiene. Zu diesem eindeutigen Ergebnis kam zuletzt eine wissenschaftliche Studie des renommierten Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung.

Eigentlich hätten die Versuche mit den Gigalinern Ende 2007 nach einem Mehrheitsbeschluss der Länderverkehrsminister vom 10. Oktober 2007 beendet sein müssen. Das Gegenteil ist der Fall. Mehrere Länder führten ihre Pilotversuche weiter. Nach aktuellen Berichten plant das BMVBS im nächsten Jahr sogar bundesweite Feldversuche. Das ist die übliche „Salamitaktik“, mit der eine von der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung abgelehnte Maßnahme durchgeführt werden soll.

Der Straßengüterverkehr trägt ohnehin nur einen Bruchteil der von ihm verursachten Kosten. Durch die Erhöhung des Transportaufkommens auf der Straße würden die volkswirtschaftlichen – von der Allgemeinheit getragenen – Kosten nochmals drastisch erhöht werden.

Die Straßeninfrastruktur ist für einen Einsatz von Gigalinern nicht geeignet. Das gilt nicht nur für Deutschland, sondern in verstärktem Maße auch für die neuen mittel- und osteuropäischen EU-Länder. Allein in Deutschland würde der Einsatz der Gigaliner Kosten im zweistelligen Milliardenbe-

reich für das Anpassen der Straßeninfrastruktur verursachen. Es ist angesichts gravierender Infrastrukturmängeln in unserem Lande – z. B. marode Schulen - nicht hinnehmbar, dass derartige Summen an Steuergeldern ausgegeben werden, nur um den egoistischen Interessen einiger Lobbyisten gerecht zu werden.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Verkehrssicherheit. Schon heute ist das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich zu verunglücken, doppelt so hoch, wenn ein Lkw beteiligt ist. Unsere Politiker betonen sonst gerne in politischen Sonntagsreden, dass jeder Tote auf unseren Straßen einer zu viel sei. Gigaliner verschärfen die Unfallrisiken durch längere Räumzeiten an Kreuzungen und Bahnübergängen, längere Überholwege und mangelnde Übersicht. Auch der gleichzeitige, unterschiedlich schnelle Verkehr von überlangen, schweren LKW einerseits und PKW andererseits birgt weitere erhebliche Risiken für alle Verkehrsteilnehmer. Es käme einer Verhöhnung der BürgerInnen gleich, dafür immense Summen an Steuergeldern auszugeben.

Bei dieser Lobbyistenhörigkeit drängt sich ein makabrer Vergleich mit der gegenwärtigen Finanzkrise auf. Dr. Heribert Prantl, leitender Redakteur der Süddeutschen Zeitung, macht dazu am 06.05.2010 in dem Artikel „Geld regiert die Welt. Und wer regiert das Geld?“ folgende Aussage: „Demokratie ist eine Gemeinschaft, in der Menschen ihre Zukunft miteinander gestalten. Die Dirigenten der Finanzmärkte haben sich aus diesem Miteinander ausgekoppelt. Banken, die vor zwei, drei Jahren von den Staaten gerettet wurden, spekulieren jetzt auf den Bankrott ihrer Retter, der Wohltäter von damals. Bisher schreitet die Politik dagegen nicht ein.“ Bei den von den Banken verschuldeten immensen volkswirtschaftlichen Schäden sind die ehrlichen Steuerzahler wieder einmal diejenigen, die die Zeche zahlen müssen.

Unsere Politiker sind dem Wohle des Volkes verpflichtet. Deshalb:

Die Pläne für die Zulassung dieser „Monstertrucks“ sind EU-weit nicht mehr weiter zu verfolgen!!!

Dipl.-Ing. Stephan Antal
Gruppensprecher

Mai 2010