

Speech

Kiel, 13.12.2013

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

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

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

Norderstraße 76
24939 Flensburg

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

E-Mail: info@ssw.de

Wir brauchen intelligente Logistikkonzepte und keine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf den Straßen

In welcher Zusatzvereinbarung von CDU/CSU und SPD und auf welcher Seite auch immer etwas über GigaLiner geschrieben sein mag, für den SSW halte ich fest, auf Seite 30 des Koalitionsvertrages von SPD, Grüne und SSW steht: „Der Einsatz von Lang-LKW, sogenannter GigaLiner, wird von uns abgelehnt. Darum wird sich Schleswig-Holstein aus dem Feldversuch Lang-LKW zurückziehen. Für uns steht die Förderung des kombinierten Verkehrs im Vordergrund.“

In der gesamten Diskussion habe ich von meinen roten Koalitionskollegen keine Äußerung vernommen, die wir als SSW zum Anlass nehmen könnten, an unserer vereinbarten Klage zu zweifeln.

Es wäre auch merkwürdig, denn der von uns seinerzeit eingeschlagene Weg der Klage, war damals richtig und er ist es heute auch noch. Es hat sich inhaltlich nichts an der Problematik geändert, von daher besteht kein Grund diesen Weg zu verlassen und die Klage zurückzuziehen.

Für die Opposition möchte noch einmal den Grund der Klage in Erinnerung rufen. Den Bundesländern wurde seinerzeit keine Möglichkeit gegeben, sich an der Ausgestaltung des Feldversuchs zu beteiligen. Es gab kein Mitspracherecht. Die schwarz-gelbe Landesregierung hat die Vorgehensweise



des damaligen Bundesverkehrsministeriums seinerzeit so akzeptiert. Sie haben zugelassen, dass Herr Ramsauer letztendlich allein bestimmen durfte, wo und auf welchen Straßen in Schleswig-Holstein der Feldversuch durchgeführt werden sollte. Die Möglichkeit, Widerspruch gegen den Feldversuch zu erheben, wurde den Ländern nicht eingeräumt. Daher halten wir an der Klage fest.

Darüber hinaus sind wir der Auffassung, dass Gigaliner nicht dazu beitragen werden, das Güterverkehrsproblem zu lösen. Das Transportaufkommen auf der Straße wird steigen. Es ist davon auszugehen, dass Güter von der Schiene abgezogen werden und auf die Straße verlagert werden. Das Erhöht das Verkehrsaufkommen und führt zu höheren CO₂-Emissionen.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen wird dazu führen, dass die Verkehrsbelastung zunimmt. Bereits jetzt wissen wir, dass unsere Straßen vielerorts das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen können. Zudem ist unsere Straßeninfrastruktur – wie Brücken, Rastplätze, Kreuzungen, Kreisverkehre oder enge Ortsdurchfahrten – für Riesen-LKW nicht ausgelegt. Außerdem sind viele Ziele innerhalb von Städten für Gigaliner nicht erreichbar – allein aufgrund ihrer Größe. Das bedeutet, es müssen extra Umladestationen für den Zubringerverkehr gebaut werden.

Auch für die Verkehrssicherheit stellen Gigaliner ein zusätzliches Risiko dar. Das Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer wird sich erhöhen. Lang-LKW benötigen mehr Zeit Kreuzungen und Bahnübergänge zu queren. Längere Überholvorgänge stellen für andere Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Gefährdung dar. Daher sind Gigaliner auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht unproblematisch. Es ist daher völliger Irrsinn, einen Feldversuch in Gang zu setzen, bei dem Gigaliner auf Straßen geschickt werden, die dafür einfach nicht ausgelegt sind.

Die Zulassung für riesige LKWs wurde seinerzeit als Ausnahmeregelung für Schweden und Finnland geschaffen. Doch ehrlich gesagt, sind die weiträumigen und dünn besiedelten skandinavischen Regionen nicht mit Deutschland oder dem Rest Europas vergleichbar. Wer die skandinavischen Länder als Erfolgsmodell anführt, der Streut den Menschen nur Sand in die Augen.

Zudem ist es kontraproduktiv und nicht nachhaltig wenn Verkehre vom Zug oder vom Schiff auf übergroße Gigaliner umgelenkt werden. Wir brauchen intelligente Logistikkonzepte, die eben nicht auf die weitere Zunahme des Schwerlastverkehrs auf den Straßen setzen. Und daher sind Gigaliner der falsche Weg.

