

BUND Marienstr. 28 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Herrn Minister Winfried Hermann
Postfach 103452
70029 Stuttgart

Stuttgart, den 28.4.2015

**Offener Brief:
Teilnahme am Feldversuch mit Lang-Lkw (Gigaliner)**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

mit großem Unverständnis und Enttäuschung mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass sich das Land Baden-Württemberg nun doch am bundesweiten Feldversuch mit über 25 Meter langen Gigalinern auf drei Autobahnabschnitten mit etwa 350 Kilometer Länge beteiligen wird. Dieser Beschluss der Landesregierung

- verstößt gegen die Koalitionsvereinbarung, die ausdrücklich eine Beteiligung am Feldversuch mit Gigalinern ausschließt;
- verstößt gegen die Koalitionsvereinbarung, die als Ziel die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorsieht;
- verstößt gegen die Koalitionsvereinbarung, die vorsieht, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu entwickeln;
- negiert die Interessen der Bürgerinnen und Bürger des Landes, die sich nach einer Forsa-Umfrage von Mitte 2014 zu 82% gegen den Einsatz von Gigalinern in Baden-Württemberg aussprechen;
- negiert eindeutige Parteitagsbeschlüsse von Bündnis 90/Die Grünen im Land gegen die Teilnahme am bundesweiten Modellversuch.

Vor diesen Hintergründen können wir die Entscheidung der Landesregierung nur als „Kniefall“ und Einknicken vor den Interessen der baden-württembergischen Industrie und Logistikbranche bezeichnen. Dass ausgerechnet eine grün geführte Landesregierung bei offensichtlichen Interessengegensätzen sich gegen Umwelt- und Klimaschutz entscheidet, ist unverantwortlich und stellt unsere Bewertung der Politik der Landesregierung auf eine harte Probe.

Ein in mittel- und langfristiger Perspektive positiver Umwelt- wie Klimaeffekt durch Gigaliner konnte bislang nur angenommen, aber nicht nachgewiesen werden. Im Gegenteil: Wir halten einen negativen Effekt für wahrscheinlich. Denn die Kosten für einzelne Lkw-Transporte werden zweifelsfrei um bis zu 30% verringert, die Lkw drängen damit in ein Transport-Segment ein, in dem die Schiene bisher einen Wettbewerbsvorteil hat. Jeder Schritt der Einführung längerer und schwererer Lkw führte beispielsweise in Schweden zu einem Anstieg der Lkw- und Rückgang der Bahntransporte. Wenn man nur den Straßenverkehr betrachtet und nur beachtet, dass längere Lkw mehr Ladung aufnehmen und damit kostengünstiger und energieeffizienter werden, dann kann man betriebswirtschaftliche Vorteile für Gigaliner konstatieren. In einer gesamtverkehrlichen Betrachtung schaden sie umweltverträglichen Verkehrsträgern. Sie sind damit klimapolitisch kontraproduktiv, in der Zukunft noch mehr, wenn die Energiewende erwartungsgemäß fortschreitet und beinahe der gesamte Strom – also auch der Bahnstrom – regenerativ erzeugt wird.

Wir erkennen nicht, dass die in Zusammenarbeit mit dem Daimler-Konzern geplante Studie zu einer umfassenden CO₂-Bilanz für den Einsatz von Lang-Lkw diese mittel- und langfristigen gesamtverkehrlichen Aspekte abbilden kann. Das Interesse von Daimler liegt originär darin, nachzuweisen, dass Lang-Lkw ökologisch vorteilhaft sind – schließlich sollen die entwickelten Gigaliner ja auch in möglichst großer Stückzahl verkauft werden. Anzunehmen ist daher, dass für konkrete betriebliche Transportbedürfnisse „maßgeschneiderte“ Logistikkonzepte entwickelt werden, die im spezifischen Einzelfall durchaus Vorteile für den Einsatz von Lang-Lkw aufweisen können. Daraus im Umkehrschluss zu folgern, dass Lang-Lkw in gesamtverkehrlicher Hinsicht und in mittel- und langfristiger Perspektive ebenfalls ökologisch vorteilhaft sind, ist unzulässig. Sind Gigaliner erst einmal Standard auf dem Transportmarkt, werden sich automatisch zusätzliche neue Logistikkonzepte ohne Einbezug des Schienengüterverkehrs auf dem Markt durchsetzen.

Aus der Sicht vom BUND wäre es für einen – nach eigener Definition – weltweit führenden Mobilitätsdienstleister wie Daimler angemessen und würde seiner gesellschaftlichen Verantwortung für nachhaltiges Handeln gerecht werden, wenn wirklich innovative Logistikkonzepte, beispielsweise im Rahmen neuer kombinierter Verkehre, entwickelt würden, die die Straßen tatsächlich entlasten. Dafür sollten Sie sich, sehr geehrter Herr Minister, mit aller Kraft einsetzen.

Wir erwarten von der Landesregierung auch, dass im Rahmen einer unabhängigen – und nicht durch Daimler gelenkten – Studie die bisher in Europa gesammelten Erfahrungen mit immer größeren und schwereren Lkw und der Entwicklung des Schienengüterverkehrs detailliert ausgewertet werden. Um diese Zusammenhänge zu klären, braucht es keine Beteiligung des Landes am bundesweiten Feldversuch. Die bereits angeführte Untersuchung aus Schweden beleuchtet die Zusammenhänge

exemplarisch. Aber auch aus anderen Ländern müssten Praxiserfahrungen vorliegen. Lohnend dürfte in diesem Zusammenhang auch eine Analyse des Alpen querenden Güterverkehrs durch die Schweiz sein. Unseres Wissens konnte der alpenquerende Lastwagenverkehr nicht dadurch reduziert werden, dass das 28-Tonnen-Limit aufgehoben wurde – was ja eigentlich nahe läge, da das gleiche Transportgewicht nun mit weniger Lkw befördert werden konnte.

Wir möchten aber noch auf weitere Aspekte eingehen: Wir befürchten, dass als Ergebnis des Feldversuchs mittelfristig Gigaliner eine allgemeine Zulassung für den Straßenverkehr erhalten werden. Spätestens zu diesem Zeitpunkt werden die skizzierten Auswirkungen zum Tragen kommen. Spätestens dann wird sich auch zeigen, dass die bestehenden Straßeninfrastrukturen nicht für Gigaliner ausgelegt sind – und zwar weder die Parkplätze auf Autobahnen, noch Kreisverkehre und Kreuzungen sowie Bahnübergänge. Der Druck – auch auf die Landesregierung – wird dann zunehmen, in den weiteren Aus- und Neubau einer nicht nachhaltigen Straßeninfrastruktur zu investieren. Vermutlich wird auch der Druck steigen, aus ökonomischen Gründen die zulässigen Gesamtgewichte der Lang-Lkw zu erhöhen. Wie sich ein solch denkbare Szenario mit den Zielsetzungen einer „grünen“ Verkehrspolitik vereinbaren lassen soll, erschließt sich uns – und vermutlich auch der grünen Wählerschaft – nicht.

Wir bitten Sie, unsere Argumente im weiteren Vorgehen zu berücksichtigen und die Beteiligung des Landes am Feldversuch noch zu stoppen bis die skizzierten Fragestellungen unabhängig untersucht wurden. Für ein persönliches Gespräch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Brigitte Dahlbender', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dr. Brigitte Dahlbender
Landesvorsitzende