

## Faktenblatt

# Gigaliner – umweltschädlich, gefährlich, teuer

### Was ist ein Gigaliner?

Herkömmliche Lkw mit Anhänger haben eine Länge von bis zu 18,75 Metern und dürfen höchstens 40 Tonnen laden. Werden sie im Kombinierten Verkehr (KV) eingesetzt, erhöht sich das zulässige Maximalgewicht auf 44 Tonnen. Bei gleicher Maximallast ist der Gigaliner bis zu 6,5 Meter länger, insgesamt misst er bis zu 25,25 Meter. Das Bundesverkehrsministerium unterscheidet beim Gigaliner in fünf Typen:

- Typ 1: Sattelzugmaschine mit Sattelanhängen (Sattelkraftfahrzeug) bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 Metern (verlängerter Sattelaufleger – Versuch 7 Jahre verlängert)
- Typ 2: Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern (Versuch 1 Jahr verlängert)
- Typ 3: Lastkraftwagen mit Unteretzachse und Sattelanhängen bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern (Aufhebung der Befristung)
- Typ 4: Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhängen bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern (Aufhebung der Befristung)
- Typ 5: Lastkraftwagen mit einem Anhänger bis zu einer Gesamtlänge von 24,00 Metern (Aufhebung der Befristung)

### Auf welchen Strecken dürfen Gigaliner fahren?

Das Streckennetz, auf dem Riesen-Lkw fahren dürfen, hat derzeit eine Länge von rund 11.600 Kilometern. Darunter sind Autobahnen, aber auch viele Bundes- und sogar Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sind für die überlangen Lkw freigegeben. Eine Auflistung der freigegebenen Straßen bietet die [Ausnahme-Verordnung des Bundesverkehrsministeriums vom 29. April 2016](#).

### Was spricht gegen den Riesen-Lkw?

Die Gründe gegen den Gigaliner sind zahlreich. Auch im Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) finden sich viele Vorbehalte und Unklarheiten. Drei Monate nach dem Inkrafttreten der Riesen-Lkw-Zulassung sind die Bedenken nicht entkräftet:

- Riesen-Lkw sind umweltschädlich, weil durch die Verbilligung des Lkw-Verkehrs Güter von der Schiene auf die Straße abwandern, so wie es in Schweden bereits geschehen ist. Das Ergebnis sind daher mehr und nicht weniger Lkw auf Deutschlands Straßen: Pro Tag bis zu 7.000 zusätzliche Lkw-Fahrten, stellt eine Studie der TU Berlin und der TH Wildau fest. Der umweltfreundliche Schienengüterverkehr wird geschädigt, was der Test mit den wenigen eingesetzten Fahrzeugen natürlich nicht abbilden konnte.
- Riesen-Lkw sind teuer für die Steuerzahler, weil größere Lastwagen kostspielige Infrastruktur-Investitionen nach sich ziehen. Für die Ertüchtigung von Tunneln und Parkbuchten wird der Steuerzahler zusätzlich zur Kasse gebeten, während das Bundesverkehrsministerium die Lkw-Maut gerade gesenkt hat. Geeignete Autobahn-Parkplätze für Riesen-Lkw sind kaum vorhanden, Bahnübergänge müssen kostspielig umgerüstet werden.
- Riesen-Lkw sind gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer. Schon jetzt ist an jedem fünften tödlichen Unfall in Deutschland ein Lkw beteiligt, weshalb fast drei Viertel der Deutschen laut Forsa diese Lastwagen ablehnen. Das Preisdumping durch Gigaliner heizt den Lkw-Verkehr weiter an, was zu mehr Unfällen führen wird.

Weitere Informationen:

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/gigaliner/>