

Gigaliner-Studie

Das Comeback der Riesentrucks

Exklusiv Überlange und extraschwere Lkw schienen politisch längst erledigt zu sein. Doch mancher träumt noch immer vom Gigaliner. Jetzt ließ Thüringen eine abgespeckte Variante der Riesen-Lkw testen. Sie könnten die Vorhut für einen bundesweit geplanten Versuch bilden. von [David Böcking](#)

Eine Studie der Fachhochschule Erfurt spricht sich für eine leichte Variante der umstrittenen "Gigaliner"-Lkw mit 25 Metern Länge aus. Bislang sind maximal 19 Meter erlaubt. Trotz der Begrenzung auf ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen hätten "sehr positive Auswirkungen in ökologischer wie auch in ökonomischer Hinsicht nachgewiesen werden" können, heißt es in der Untersuchung, die am Dienstag im thüringischen Verkehrsministerium vorgestellt wurde und FTD.de vorab vorlag. Zudem gebe es "keinerlei Hinweise darauf, dass Änderungen oder Anpassungen der Straßeninfrastruktur" notwendig würden. "Es spricht aus meiner Sicht einiges dafür, dass man das fortführt", sagte der thüringische Verkehrsminister Christian Carius (CDU) FTD.de.



Zwei Jahre unfallsfrei: der Thüringer Gigaliner

Sorgen um die Verkehrssicherheit und vor Straßenschäden hatten bereits 2007 zu einer Ablehnung von Gigalinern mit einem Maximalgewicht von 60 Tonnen durch die Verkehrsminister geführt. Auch die schwarz-gelbe Bundesregierung lehnte diese Variante der Riesen-Lkw in ihrem Koalitionsvertrag ausdrücklich ab. Allerdings kündigte das Verkehrsministerium Anfang 2010 einen bundesweiten Feldversuch mit der 40-Tonnen-Variante ab. Die Ergebnisse des Thüringer Tests dürften deshalb mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt werden.

Die Ladung des Probe-Trucks kam den Forderungen nach einem verringerten Gesamtgewicht deutlich entgegen: Auf der rund 100 Kilometer langen Strecke, die über die Autobahn A4 führt, wurde ausschließlich Zwieback transportiert. Erleichtert wurde den Fahrern das Manövrieren durch eine separat lenkbare Untersetzachse am Anhänger, mit der die Fahrer leichter um Kurven oder durch Kreisverkehre kamen. Dass es dabei in zwei Jahren Versuchszeit zu keinem Unfall kam, haben sich die Tester eigens von der Polizei bestätigen lassen.

Nicht bestätigt sehen die Autoren auch die häufig geäußerte Befürchtung, durch Gigaliner könnten Transporte von der Schiene zurück auf die Straße verlagert werden. Allerdings ist die Datenbasis ziemlich dünn: Bei einer Umfrage unter 247 Spediteuren hatten 15 den Einsatz von Gigalinern als sinnvoll bezeichnet - das sind sechs Prozent. Da diese 15 allesamt zuvor schon die Straße als Verkehrsträger nutzten, wäre laut den Autoren keine Verlagerung zu befürchten.

Als positiv bewertet die Studie auch die Umweltbilanz der Riesentrucks. Gegenüber Fahrten mit konventionellen Sattelschleppern seien rund 18 Prozent an Kraftstoff und damit CO₂ eingespart worden. Doch die geringere Anzahl von Fahrten gebe es zudem "ein großes Potenzial zur Reduktion des Verkehrslärms". Über die tatsächliche Lautstärke der Gigaliner im Vergleich zu Lkw macht die Studie aber keine Angaben.

An der Haltung der Gigaliner-Kritiker dürfte auch der jüngste Versuch wenig ändern. Zu ihnen gehört Karlheinz Schmidt, Geschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Pilotprojekte wie das in Thüringen brächten immer dasselbe Ergebnis zu Gigaliner, sagte Schmidt im Gespräch mit FTD.de. "Sie können geradeaus fahren und brauchen weniger Sprit."

Wenn man schon an Maß und Gewicht von Lkw schraube, so sollte nach Ansicht des BGL die sogenannte Ko-Modalität im Vordergrund stehen - die Möglichkeit, Güter zwischen Straße, Schienen und Schiff zu verladen. So könnten deutsche Lkw bislang die international gängigen 45-Fuß-Container nicht transportieren. "Die Fahrzeugabmessungen passen nicht zu den Behälterabmessungen im Welt- und Europaverkehr", sagt Schmidt. Um diese Anforderungen zu erfüllen, müssten die Anhänger laut Schmidt um weitere 1,35 Meter verlängert werden. Der in Thüringen erprobte Lkw wurde hingegen aus schon heute gebräuchlichen Komponenten zusammengestellt.

Wichtiger als Tests ist nach Ansicht des BGL zudem, Fahrten auf dem sogenannten nachgelagerte Straßennetz zu erproben. Auch der ADAC hatte kritisiert, dass der bundesweit geplante Feldversuch nur wenige Fahrten auf Landstraßen oder in Orten vorsehe.



Thüringens Verkehrsminister Christian Carius glaubt an eine Zukunft der Gigaliner

Skepsis gibt es auch in anderen Ländern, etwa in Nordrhein-Westfalen. Hatte dort die schwarz-gelben Koalition noch einen Modellversuch mit Gigaliner vorangetrieben, so lehnt die neue Regierung aus SPD und Grünen den bundesweiten Feldversuch ausdrücklich ab. "Das kann für Verkehrsteilnehmer nur gefährlicher werden", sagte ein Sprecher des Verkehrsministeriums. Zudem befürchte man, dass es nicht bei der abgespeckten Variante der Gigaliner bleiben könnte. "Irgendwann gibt es dann die Diskussion über 50 Tonnen und mehr."

Immerhin beteiligt sich NRW jedoch an der in der vergangenen Woche begründeten Arbeitsgruppe für die bundesweiten Tests. Da diese über eine Ausnahmeverordnung beschlossen werden sollen und vor allem die bundeseigenen Autobahnen und Bundesstraßen betreffen, können die Länder den Versuch nicht aufhalten. Einige fehlten jedoch bereits demonstrativ beim Gründungstreffen.


Selbst Thüringens Verkehrsminister Carius hat noch Überzeugungsarbeit vor sich: Die große Koalition in Erfurt einigte sich im vergangenen Jahr ebenfalls darauf, die Gigaliner-Tests nicht zu verlängern.

Thüringens Verkehrsminister wirbt für weitere Gigaliner-Tests

28.07.10 | 16:41 Uhr

Verkehrsminister Christian Carius (CDU) wirbt für eine Teilnahme Thüringens an weiteren Probeläufen von überlangen Lkws. Hintergrund ist ein ab 2011 geplanter Feldversuch der Bundesregierung. In Erfurt sagte Carius am Mittwoch bei der Vorstellung einer Fachstudie: «Ich hoffe, dass Argumente schwerer wiegen als Ideologien und sich Thüringen an dem Versuch beteiligen kann.»



Bild: © ddp.de 

Thüringens Verkehrsminister wirbt für weitere Gigaliner-Tests:

Verkehrsminister Christian Carius (CDU) wirbt für eine Teilnahme Thüringens an weiteren Probeläufen von überlangen Lkws. Hintergrund ist ein ab 2011 geplanter Feldversuch der Bundesregierung. In Erfurt sagte Carius am Mittwoch bei der Vorstellung einer Fachstudie: «Ich hoffe, dass Argumente schwerer wiegen als Ideologien und sich Thüringen an dem Versuch beteiligen kann.»

Der Koalitionspartner SPD hatte es kürzlich abgelehnt, die sogenannten Gigaliner im Freistaat erneut zu testen.

Gigaliner sind Lkw, die statt 18,75 Meter bis zu 25 Meter lang sein dürfen und entsprechend größere Ladekapazität haben. Wie in einigen anderen Bundesländern gab es auch in Thüringen schon Versuche mit solchen Riesen-Trucks. Von März 2008 bis Ende 2009 war dabei allerdings nur ein Lastzug im Einsatz, der zwischen Hermsdorf und Ohrdruf vor allem auf der A4 verkehrte.

Dazu veröffentlichte die Fachhochschule Erfurt am Mittwoch die Resultate einer begleitenden Studie, die Carius als «außerordentlich positiv» wertete. Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, Gigaliner seien eine «sinnvolle Alternative im Bereich von Volumentransporten». Im Vergleich zu konventionellen Lkws seien der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Belastung deutlich niedriger. Zudem reduziere sich die sonst nötige Kilometer-Leistung ebenso wie die Straßenbelastung.

Ddp

Ostthüringer Zeitung - OTZ

Lob für überlange Lkw-Züge: Studie über Thüringer Pilotprojekt zeigt Vorteile überwiegen



Marco

- Nerlich (links) und Andreas Menzel fahren den überlangen LKW, gennat Gigaliner.

Jetzt schwenkt auch der Verkehrsminister um. Fahrer Andreas Menzel zieht den Mund zusammen, runzelt die Stirn. "Ich bedaure, dass ich wieder auf einen normalen Lkw umsteigen musste", sagt der Angestellte der Speditionsgruppe Rigterink. In einem Pilotversuch fuhr er zwei Jahre einen überlangen Lastzug.

Erfurt. Er machte ausschließlich positive Erfahrungen. Der Kraftsdorfer transportierte mit dem 25 Meter langen Gigaliner Zwieback von Ohrdruf ins Hermsdorfer Lager. Statt 66 Europaletten fasste der EuroCombi 102. Um diese Menge zu fassen, zieht ein Laster statt eines normalen Anhängers einen Auflieger, der auf einer mitlenkenden Dollyachse liegt. Dieses 27 500 Euro teure Spezialteil macht den Fuhrpark vielseitiger, da es bestehende Lkw und Auf-



lieger zum überlangen Gespann umrüstet.

Oben: Ein

"Riesenlaster" vom ersten Pilotprojekt für Gigaliner der Firma Fliegl Fahrzeugbau GmbH vor

Projektbeginn in Triptis. Unten. Größenvergleich: Der überlange LKW der Spedition H. Rigtink und der Kleintransporter der Fachhochschule Erfurt. Fotos: Peter Cissek, Tino Zippel

"Das steuert sich einfacher als ein normaler Lastzug", sagt Menzel. Das Ausholen vor einer Kurve gehöre der Vergangenheit an wie ein Pkw fahre sich der Zug. Die Wendigkeit führen Menzel und sein Kollege Marco Nerlich auf dem Gelände der Fachhochschule Erfurt vor. Problemlos rollte der EuroCombi im Kreis. Dagegen schnitt der normale Sattelaufleger die innere Begrenzung. "Sehen Sie", sagt Speditionsgeschäftsführer Detlef Claus vollends zufrieden.



- Uwe Adler von der Fachhochschule Erfurt, Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen, erstellte die Studie.

Bestätigt sieht er sich durch die Studie der FH Erfurt, die seit gestern vorliegt. Sie unterstreicht die Wirtschaftlichkeit eines überlangen Lastzuges, nimmt zugleich Bedenken, dass Straßen mehr in Anspruch genommen werden. "Im Gegenteil", sagt Prof. Uwe Adler von der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen, "die Last wird nicht auf fünf, sondern auf acht Achsen verteilt. Die Fahrzeuge machen den Straßen sogar weniger zu schaffen."

Das alles gilt bei der Annahme, dass die Laster zwar in der Länge wachsen, das zulässige Gesamtgewicht jedoch bei 40 Tonnen bleibt. "Das lohnt sich vor allem für leichte Ware, die viel Volumen benötigt", stellt Spediteur Claus heraus. Also für Autoteile, Kartoffelchips oder eben Zwieback. Ständig pendelt ein Lastzug zwischen Hermsdorf und Ohrdruf, um der Firma Brandt Verpackungsmaterial zu liefern und Zwieback abzutransportieren. Die Studie zeigte,



Vorsicht Überlänge: Andreas Menzel hat seinen 25 Meter langen Lastzug – neun Meter länger als ein normales Gespann – neben den Kleintransporter der Fachhochschule Erfurt gefahren.

(Fotos: OTZ/Tino Zippel)



Böse Menschen

Von Constanze Alt

„Sie sind ein sehr gut aussehender Mann.“ Sie trinken bestimmt jeden Morgen Eigenurin“, sagt eine durchgekultivierte Romanfigur der Leipziger Schriftstellerin Else Bauschinger an einer anderen Stelle. Und wenn jetzt noch nicht schlecht ist, der sei an die Fama von selbstgeprozentierten Urinanteil erinnert, die

Lob für überlange Lkw-Züge

Studie über Thüringer Pilotprojekt zeigt, dass Vorteile überwiegen – Verkehrsminister Carius schwenkt um

Von OTZ-Redakteur
Tino Zippel

Erfurt. Andreas Menzel zieht den Mund zusammen, runzelt die Stirn. „Ich bedaure, dass ich wieder auf einen normalen Lkw umsteigen musste“, sagt der Angestellte der Speditionsgesellschaft Riggerink. In einem Pilotversuch fuhr er zwei Jahre einen überlangen Lastzug, machte ausschließlich positive Erfahrungen. Der Kraft-



Das führte zu unnötigen Überholversuchen vor Baustellen.

Der ADAC kritisiert, dass nachfolgende Autofahrer länger zum Überholen brauchen. Beim Pilotversuch ließ sich das kaum untersuchen, da jeweils nur zehn Kilometer auf der Bundesstraße zu bewältigen waren. Prof. Adler rechnete aus, dass die neun Meter mehr an Fahrzeuglänge den Überholvorgang um eine Sekunde verlängern. „Wenn diese Sekunde fehlt, wäre es auch so zu knapp zum Überholen gewesen.“ Adiert kommt der Überholende dem Gegenverkehr bei Tempo 100 in dieser Zeit 55 Meter nä-

Windräder nahe der Wartburg wie geplant

Meiningen (dép). Die beiden umstrittenen geplanten Windkraftanlagen auf dem Milseberg bei Markuhl (Wartburgkreis) dürfen gebaut werden. Das entschied gestern das Verwaltungsgericht Meiningen. Die Einwände der betroffenen Gemeinde Markuhl seien nicht stichhaltig gewesen, hieß es zur Begründung.

Die Gegner des Projekts hatten unter anderem moniert, dass der Blick auf das Eisenacher Wartburg verstellt und dadurch ihr Status als Weltkulturerbe gefährdet werde. Das Gericht erkannte aber keine durchgreifende optische und denkmalrechtlich-

Vorsicht Überlänge: Andreas Menzel hat seinen 25 Meter langen Lastzug – neun Meter länger als ein normales Gespann – neben den Kleintransporter der Fachhochschule Erfurt gefahren. (Fotos: ...)



Böse Menschen

Von Constanze Alt

„Sie sind ein sehr gut aussehender Mann – Sie trinken ständig jeden Morgen Cognac“, sagt eine durchgeknallte Romanfigur der spanischen Schriftstellerin Elise Lleschbauer an amüsanten Stellen. Und wenn jetzt noch nicht schlecht ist, der sei an die Fama vom siebzehnjährigen Urinanteil erinnert, die jüdischen Badesinstalten abtut. Fakt ist: Hochkonzentriertes Urin, Fußschweiß-Spuren oder einen Bodylotion-Imprägniermittel bestimmt nur wenigstens im Trinkwasser. Um das hinzukriegen, waten über sicherlich ganz Horden eingeweichtes weißfüßiger ins kühler-Gewässer pinnen. Und zwar ohne Pause der Jahreszeit. Ein politisch korrekter Kommentator müsste jetzt merken, dass es ganz ein Verwerfliches sei, an die im Trinkwasserstausse Freunden des Sommers zu sein; zu baden, zu rauchen, zu grillen – und vielleicht noch Verberaters zu f. Geschenk. Ein böser noch mag indes denken: wetter!s nicht. Und lässt sich nicht verwischen.

Lob für überlange Lkw-Züge

Studie über Thüringer Pilotprojekt zeigt, dass Vorteile überwiegen – Verkehrsminister Carius schwenkt um

Von OTZ-Redakteur Tino Zippel

Erfurt. Andreas Menzel zieht den Mund zusammen, runzelt die Stirn. „Ich bedaure, dass ich wieder auf einen normalen Lkw umsteigen musste“, sagt der Angestellte der Spedition Rigterink. In einem Pilotversuch fuhr er zwei Jahre einen überlangen Lastzug, machte ausschließlich positive Erfahrungen.

Der Kraftsdorfer transportierte mit dem 25 Meter langen Gigaliner Zwieback von Ohrdruf ins Hermsdorf-Lager.

68 Europaletten fasste der EuroCombi 102. Um diese Menge zu fassen, zieht ein Laster statt eines normalen Anhängers einen Auflieger, der auf einer milienkenden Dollyschale liegt.

Das steuert sich einfacher als ein normaler Lastzug“, sagt



Marco Nerlich (links) und Andreas Menzel sind zwei der vier Fahrer, die nach einer Schulung mit dem überlangen Lastzug unterwegs waren.

Prof. Uwe Adler untersuchte das Pilotprojekt.

Euro teure Spezialteil macht den Fahrzeug vielseitiger, da es bestehende Lkw und Auflieger zum überlangen Gespann umrüstet. „Das steuert sich einfacher als ein normaler Lastzug“, sagt

sich der Zug. Die Wendigkeit führen Menzel und sein Kollege Marco Nerlich auf dem Gelände der Fachhochschule Erfurt vor. Problemlos rollte der EuroCombi im Kreis. Dagegen schnitt der normale Sattelauflieger die innere Begrenzung. „Sehen Sie“, sagt Speditionsgeschäftsführer Detlef

streicht die Wirtschaftlichkeit eines überlangen Lastzuges, nimmt zugleich Bedenken, dass Straßen mehr in Anspruch genommen werden. „Im Gegenteil“, sagt Prof. Uwe Adler von der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen, „die Last wird nicht auf fünf, sondern auf acht Achsen verteilt. Die Fahrzeuge machen den Straßen sogar weniger zu schaffen.“

Das alles gilt bei der Annahme, dass die Laster zwar in der Länge wachsen, das zulässige Gesamtgewicht jedoch bei 40 Tonnen bleibt. „Das lohnt sich vor allem für leichte Waren

chips oder eben Zwieback. Ständig pendelt ein Lastzug zwischen Hermsdorf und Ohrdruf, um der Firma Brandt Verpackungsmaterial zu liefern und Zwieback abzutransportieren. Die Studie zeigte, dass 395 Fahrten pro Jahr weniger nötig waren. Laut Prof. Adler spart das 82 700 Kilometer pro Jahr und damit 12 000 Liter Diesel.

Bei Tests fiel auf, dass sich der lange Lastzug selbst durch die enge Autobahnabstellstelle bei Jena geschickt schlangelt. Die Polizei registrierte keine Beschwerden über das Gespann. Für die das selbe Bundeslicht

Das führe zu unnötigen Überholversuchen vor Baustellen.

Der ADAC kritisiert, dass nachfolgende Autofahrer länger zum Überholen brauchen. Beim Pilotversuch ließ sich das kaum untersuchen, da jeweils nur zehn Kilometer auf der Bundesstraße zu bewältigen waren. Prof. Adler rechnete aus, dass die neun Meter mehr an Fahrzeuglänge den Überholvorgang um eine Sekunde verlängern: „Wenn diese Sekunde fehlt, wäre es auch so zu knapp zum Überholen gewesen.“ Adliert kommt der Überholende dem Gegenverkehr bei Tempo 100 in dieser Zeit 55 Meter näher. „Unsere Fahrer sollten bremsen, falls sich ein Autofahrer verschätzte“, sagt Claus.

Dennoch stimmten die Vorteile Verkehrsminister Christian Carius (CDU) um. „Auch die Fachabteilungen waren skeptisch. Aber die Ergebnisse der Studie überzeugen“, sagt Carius. Der Koalitionsvertrag sah vor, den Pilotversuch zu beenden, was geschah. Nächste Woche wolle er aber im Kabinett

eine Vorlage einbringen, den Regelverkehr auf festgelegten Strecken zu erlauben. Die SPD sträubt sich dagegen. „Wir sollten nicht Ideologie mit Sachverstand verwechseln“, kontert Carius. Eine Umfrage der FH zeigt, dass Thüringer Speditionen 15 Routen interessieren, von denen 13 im Freistaat starten oder enden. Auf keiner dieser Strecken trete der Lkw in Konkurrenz zur Bahn, betont Adler. Carius nickt, möchte, falls die Straßen dies hergeben, die Wünsche erfüllen. Lkw-Fahrer Menzel hofft sehr darauf: „Ich

Win der wi

Mein umstritt kraftan berg be kreis) dt entscheidungsgewand d Markus goweser dung.

Die G unter a Blick a burg v Status i det wer aber ke schie u che Be Entfer lomete

Aus vorko und V Wind Gerit eine sätz Recl

Tr auffa disco wird. Die hochl ansta) diese ratsab word nicht nisch

MDR Thüringen (mit Audio- und Videobeitrag im Internet)

Straßenverkehr

Gigaliner: Carius will weiteren Einsatz prüfen

Überlange Lastkraftwagen können möglicherweise bald auf Thüringens Straßen fahren. Wirtschaftsminister Christian Carius (CDU) kündigte am Mittwoch an, dass der weitere Einsatz der sogenannten Gigaliner, auch "EuroCombi" genannt, geprüft werden solle. Ein erstes Pilotprojekt mit den bis zu 25 Meter langen Lkw war Ende 2009 ausgelaufen. Eine Spedition hatte ein solches Fahrzeug fast anderthalb Jahre lang auf der Strecke Hermsdorf-Ohrdruf eingesetzt.



Bei dem Pilotprojekt kam ein solcher "EuroCombi" zum Einsatz.

12.000 Liter Diesel gespart

Das Projekt war von der Fachhochschule Erfurt wissenschaftlich begleitet worden. Zudem war das Gesamtgewicht des eingesetzten Lkw auf 40 Tonnen begrenzt worden. Andere Gigaliner können vollbeladen bis zu 60 Tonnen Gewicht erreichen. Die Wissenschaftler kamen nach Angaben der Fachhochschule zu dem Ergebnis, dass durch den Einsatz der langen Lkw auf der 105 Kilometer langen Strecke zwischen Hermsdorf und Ohrdruf täglich fast zwei Touren eines konventionellen Sattelzuges eingespart werden konnten. Auf ein Jahr bezogen lägen die Einsparungen bei rund 12.000 Litern Diesel-Kraftstoff. Der Kohlendioxid-Ausstoß könne damit um rund 32 Tonnen verringert werden. Für die Spedition habe sich eine Gesamtkostenersparnis von 25 Prozent gegenüber herkömmlichen Lkw ergeben.



Audio: Studie: Längere Lkw sind kostengünstiger Lange Lkw sind umstritten

Die bis zu 25 Meter langen Gigaliner können das Anderthalbfache an Ladung eines herkömmlichen Lkw transportieren. Sie sind jedoch umstritten. Kritiker befürchten eine erhöhte Unfallgefahr, da die Lkw weniger wendig seien als herkömmliche. Außerdem seien die meisten Straßen und Brücken für das größere Gewicht der Gigaliner nicht ausgelegt.

Nach Angaben der FH Erfurt hat ihre Studie jedoch ergeben, dass sich der eingesetzte lange Lkw aufgrund seines Aufbaus - ein dreiachsiger Lkw mit Ladefläche, an den mittels eines sogenannten Dollys ein Sattelaufleger angehängt wird - besser lenken lasse als ein herkömmlicher Sattelzug. Auch die zulässigen Achslasten seien bei dem eingesetzten Fahrzeug deutlich unterschritten worden. Und schließlich hätten die Polizeidirektionen Jena und Gotha bestätigt, dass es in Verbindung mit dem Pilotprojekt "... weder Behinderungen, Fehlverhalten, Ordnungswidrigkeiten oder Verkehrsunfälle ..." gegeben habe.

Koalition uneins über Gigaliner

Mit dem Vorstoß von Carius zur Verlängerung der Tests droht allerdings neuer Streit in der CDU-SPD-Koalition. Im Koalitionsvertrag heißt es: "Das Pilotprojekt zum Einsatz von Longlinern wird durch den Freistaat Thüringen nicht verlängert." Am Mittwoch sagte der Minister, ursprünglich habe er dem Einsatz solcher großen Fahrzeuge skeptisch gegenübergestanden. Heute hoffe er jedoch, "dass Argumente schwerer wiegen als Ideologien" und Thüringen sich an einem vom Bundesverkehrsministerium geplanten bundesweiten Feldversuch beteiligen werde. Regierungspartner SPD erklärte hingegen: "Das wollen wir auf keinen Fall."

Längenvergleich zwischen herkömmlichen Lkw und Gigaliner



Sattelzug:
Länge = 16,50 Meter



Lkw mit Anhänger:
Länge = 18,75 Meter



Gigaliner:
Länge = 25 Meter

Quelle: MDR.DE

Längenvergleich zwischen herkömmlichen Lkw und Gigaliner
Zuletzt aktualisiert: 28. Juli 2010, 22:28 Uhr

Beitrag in der Thüringer Landeszeitung

...nst die DDR-Grenztruppen
Foto: Otto Roth

rund 38 000 Opfern des Nazi-
regimes umfasst, ist nicht
mehr abrufbar.

Den Zugang zum Server
der Gedenkstätte hatten sich

Polizei in Jena sagte, die Er-
mittlungen wegen Computer-
sabotage seien angelaufen.
Dazu seien Experten des Lan-
deskriminalamts angefordert

ches sollen die Opfer nach ih-
rer Ermordung ein weiteres
Mal entmenschlicht werden",
sagte Mobit-Berater Stefan
Heerdegen.

Prozent auf bis
innerhalb der
Jahre vorgesch
schewski sind
und verkräftb

ringens Regierung-
scher Peter Zimmer-
n auf dem Weg der
erung. Seine Stellver-
terin Marion Wolf sagte,
nermann habe die
ation am Dienstag gut
standen. Wann der 34-
ze wieder in den
it zurückkehren kön-
ni aber noch nicht ab-
r. Zimmermann war
inem Verkehrsunfall
der Autobahn 73
er verletzt worden.
ienstwagen hatte sich
chleusingen auf nas-
hrbahn wegen Aqua-
gs mehrmals über-
en. Der Fahrer und
weitere Insassen erlit-
ichte Verletzungen.
hauffeur hatte Zim-
nn und zwei Journa-
von einem Inter-
min zurück nach
bringen wollen.

Koalition streitet sich um die Gigaliner

Carius will Feldversuch – Die SPD ist strikt dagegen

Erfurt. (ddp) In der schwarz-
roten Koalition zeichnet sich
ein neuer Streit um weitere
Testeinsätze überlanger Last-
züge ab. Hintergrund ist ein
ab nächstem Jahr geplanter
Feldversuch der Bundesregie-
rung mit den sogenannten Gi-
galinern. In Erfurt sagte dazu
Verkehrsminister Christian
Carius (CDU) bei der Vorstel-
lung einer Studie der Fach-
hochschule: „Ich hoffe, dass
Argumente schwerer wiegen
als Ideologien, und dass sich
Thüringen an dem Versuch
beteiligen kann“. Der Regie-
rungspartner SPD verwies da-
gegen auf den Koalitionsver-
trag und erklärte: „Das wollen
wir auf keinen Fall“.

Gigaliner sind Lastkraftwa-
gen, die statt 18,75 Meter bis
zu 25 Meter lang sein dürfen
und entsprechend größere La-
dekapazität haben. Wie in ei-
nigen anderen Bundeslän-
dern gab es auch in Thürin-
gen schon Versuche mit sol-
chen Riesen-Trucks. Von
März 2008 bis Ende 2009 war
dabei allerdings nur ein Last-
zug im Einsatz, der zwischen
Hermsdorf und Ohrdruf vor-
 allem auf der A 4 verkehrte.
Überdies war sein Volumen
auf 40 Tonnen begrenzt.

Dazu veröffentlichte die
Fachhochschule Erfurt am
Mittwoch die Resultate einer
begleitenden Studie, die Ca-
rius als „außerordentlich po-

sitiv“ wertete. Die Analyse
komme zu dem Schluss, Giga-
liner seien eine „sinnvolle Al-
ternative im Bereich von Vo-
lumentransporten“, hieß es.
Der Untersuchung zufolge re-
duziert sich bei einem Rie-
sen-Truck die nötige Fahrlei-
stung im Vergleich zu her-
kömmlichen Lkw um etwa 35
Prozent. Zugleich sinken da-
mit der Kraftstoffverbrauch
und die CO₂-Belastung um
jeweils etwa 18 Prozent.

„Wir haben damit ein gro-
ßes Problem“, erwiderte Sa-
bine Dohr, verkehrspolitische
Sprecherin der SPD-Lan-
tagsfraktion. Sie favorisiert
weiterhin den Gütertransport
per Bahn.

Sor Wel

Windräd

Eisenach/Mei
Die beiden u
pflanzen Wind
dem Milmesl
suhl (Wartbu
gebaut werde
das Verwalту
ningen. Die E
troffenen Gen
seien nicht s
sen, hieß es ;
Die Gegner d
ten unter ar
dass der Blic
acher Wartbu
dadurch ihr
kulturerbe g
Das Gericht e
ne „durchgr
und denkma
Beeinträchti