

Gabriela König MdL

Abgeordnete der FDP im Niedersächsischen Landtag
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Gabriela König MdL, Gerberhof 10, 49074 Osnabrück



Kontakt:

FDP-Fraktion im Nds. Landtag
Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz 1
30159 Hannover
Telefon 0511 – 3030 - 3413
Telefax 0511 – 3030 - 4863
E-Mail: Gabriela.Koenig@lt.niedersachsen.de

Wahlkreisbüro Osnabrück
Telefon 0541 – 2027644
Telefax 0541 – 2026832
E-Mail: info@gabriela-koenig.de

Die Einführung von Öko-Linern (Lang-Lkw) ermöglichen und nicht verhindern!

Rede vom 23. Januar 2014, 27. Sitzung, Tagesordnungspunkt 17
Abschließende Beratung

Den Antrag der Fraktion der FDP finden Sie in der Drucksache [17/569](#).
Die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr können Sie in der Drucksache [17/890](#) nachlesen.

Weitere Redner waren:

Stefan Klein (SPD), Karsten Heineking (CDU), Susanne Menge (GRÜNE), Axel Miesner (CDU) und Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Auszug aus dem Stenografischen Bericht der 17. Wahlperiode

Vizepräsident Karl-Heinz Klare:

[...] Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt 17: Abschließende Beratung: **Die Einführung von Öko-Linern (Lang-Lkw) ermöglichen und nicht verhindern!** - Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 17/569 - Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Drs. 17/890. Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr empfiehlt Ihnen, den Antrag abzulehnen. Eine Berichterstattung ist nicht vorgesehen.

Wir kommen zur Beratung. Das Wort erhält Frau Gabriela König, FDP-Fraktion. Bitte sehr!

Gabriela König (FDP):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In der Fachwelt sprechen wir davon, dass die Güterverkehre bis zum Jahr 2025 um ca. 76 % zunehmen. Betrachtet man den Zeitraum bis zum Jahr 2050, verschlimmert sich das Ganze noch: Dann wird nämlich doppelt so viel wie heute transportiert werden. Aber eigentlich lässt sich diese Entwicklung ja auch heute schon auf den Autobahnen erkennen. Es wird also immer problematischer.

Um diese Situation zu verbessern, wird gerne der Ruf nach der Schiene laut. Dies hilft uns aber leider nicht weiter; denn auch die Schiene ist mittlerweile an ihre Grenzen gestoßen: durch immer längere Züge und durch immer kürzere Takte. Obwohl inzwischen auch die NE-Bahnen herangezogen wurden, reichen die Kapazitäten vorne und hinten nicht aus. Die Fachleute sagen uns, dass die Schiene im Prinzip nicht mehr als 20 % der Gesamtkapazität aufnehmen kann. Mit 16 % bis 17 % ist diese Höchstauslastungsgrenze inzwischen fast erreicht. Hinzu kommt, dass die Flexibilität auf der Straße weitaus größer ist. Aber auch bei den kombinierten Verkehren reichen die vorhandenen Kapazitäten auf Dauer nicht aus. Das heißt, wir müssen etwas tun.

Eine Möglichkeit dazu ist der Lang-Lkw, auch Ökoliner genannt. Andere Länder haben hier längst etwas unternommen, sind uns klar voraus. Allerdings versuchen sie, mehr zu erreichen, als wir hier in

Deutschland wollen: Sie beabsichtigen nämlich, 20 % der Gesamtkapazität auf diesen Bereich umzulenken.

Wir in Deutschland sagen hingegen: Wir brauchen mehr Ladevolumen, aber nicht mehr Gewicht. Genau darin besteht der Unterschied zu anderen Ländern. Wir in Deutschland haben nie davon gesprochen, auch die Gewichtsklassen zu verändern, sondern wir wollen nur mehr Volumen auf die Lkw übertragen. Damit könnten wir jeden dritten Lkw einsparen, und so ließe sich das Kapazitätsproblem lösen.

Hinzu kommt, dass wir auf diesem Wege auch ökologisch mit dem Problem umgehen. Das zeigt folgende Berechnung: Ein Ökoliner hat ein um 57 % größeres Ladevolumen bzw. eine um 65 % größere Stellfläche als ein herkömmlicher Lkw. Das bedeutet, mit einem Ökoliner können beispielsweise 56 Paletten transportiert werden - anstatt 34 wie mit einem herkömmlichen Lkw. Der zweite Lkw fällt also weg, und das Ganze ließe sich in einer Tour abhandeln. Damit würde man auch eine ganze Menge Diesel einsparen. 15 % weniger Diesel bedeuten einen um 20 % geringeren Schadstoffausstoß. Das hilft der Umwelt mehr als jede städtische Umweltzone.

Schleswig-Holstein hat bereits 1985 damit angefangen und eine Strecke zwischen Hamburg und Lübeck für Ökoliner ausgewiesen. Dagegen hat übrigens nie jemand Einwände erhoben. Ein Unternehmen, das dort eine Probephase durchgeführt hat, hat uns ausgerechnet, dass es pro Lkw und Jahr 45 000 l Diesel eingespart hat, was einem um 127 t verminderten CO₂-Ausstoß pro Lkw und Jahr entspricht. Meine Damen und Herren, wenn man Ökologie wirklich will, dann kann man das nicht einfach vom Tisch wischen, sondern dann muss man das auf den Weg bringen.

(Zustimmung von Christian Grascha [FDP])

Schweden, Norwegen, Dänemark, Belgien und die Niederlande sind bereits viel weiter. Auch die Schweiz ist mittlerweile nicht mehr gegen die 40-Tonner, sondern dort lehnt man sich, genau wie in Österreich, gegen die 60-Tonner auf.

In der Diskussion wird nun gerne darauf verwiesen, dass die Ökoliner die Straßen als solche belasten würden. Das aber trifft nicht zu. Man kann die Physik nämlich nicht einfach auf den Kopf stellen. Wenn man 40 t auf fünf oder sechs Achsen verteilt, ist der Druck wesentlich größer, als wenn man diese 40 t auf acht bis zehn Achsen verteilt.

Die gleiche Betrachtung gilt für die Brücken. Unsere Brücken sind darauf ausgelegt, dass 60-Tonner auf ihnen fahren können - mit einem zusätzlichen Gewicht von 10 t. Bei einem 40-Tonner mit acht oder zehn Achsen ergibt sich daraus also kein Problem. Dieses Argument ist somit genauso falsch wie das Umweltargument.

Außerdem verzeichnen Ökoliner auch noch einen um 17 %, sprich um 6 m kürzeren Bremsweg - weil die Achsen unterschiedlich bremsen. Das heißt, auch die Sicherheit ist gewährleistet.

Meine Damen und Herren, wir brauchen diese Lkw, um das Verkehrschaos einigermaßen zu beseitigen. Ich bitte Sie, den Fakten endlich Genüge zu tun.

Herzlichen Dank.

Am Ende der Beratung erfolgte ein Beschluss

Vizepräsident Klaus-Peter Bachmann:

[...] Wir kommen zur Abstimmung. Meine Damen und Herren, wer der Beschlussempfehlung des Ausschusses folgen und damit den Antrag der Fraktion der FDP in der Drucksache 17/569 ablehnen will, den bitte ich jetzt um ein Handzeichen. - Ich frage nach den Gegenstimmen. - Gibt es Enthaltungen? - Das Erste war die Mehrheit. Der Antrag ist abgelehnt.