



Rund 6,50 m länger als ein Sattelzug: Giga-Liner der Firma Krone in Werlte starten in Niedersachsen zum Großtest

Wenn es nach den Wünschen der Transport- und Verladerverbände sowie der Nutzfahrzeug-Industrie ginge, gehörten sie längst zu unserem Straßenbild: Lkw mit 60 t zulässigem Gesamtgewicht und 25,25 m Länge. Schon seit rund zwei Jahren fordern die Befürworter der Mega-Trucks eine Änderung der StVZO oder eine dauerhafte Ausnahmegenehmigung, damit die 60-Tonner auf Autobahnen und zertifizierten Bundesstraßen fahren können. Bisher sind bei uns nur Brummis erlaubt, die voll beladen maximal 40 t auf die Waage bringen und höchstens 18,75 m lang sind. Lediglich auf drei kurzen Strecken verkehren einige überlange Trucks mit Ausnahmegenehmigung.

Ab sofort kommen weitere dazu: Niedersachsen hat zunächst zwei Firmen gestattet, bis 31. Juli 2007 auf ausgewählten Strecken jeweils einen Riesen-Laster Marke GigaLiner einzusetzen, der allerdings nur 40 t wiegen darf. Mit diesem Modellversuch will das Land praktische Erfahrungen sammeln und »in die fachliche und politische Diskussion« einbringen.

Die läuft langsam heiß. Bis Jahresende wird der Bericht zur »Straßenbelastung durch innovative Nutzfahrzeugkonzepte« der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erwartet, eine wichtige Grundlage bei der Entscheidung für oder gegen Super-Trailer. Auch ein seit 2004 in den Niederlanden laufender Großversuch mit über 200 Maxi-Lkw soll dabei helfen.

Die Befürworter der XXL-Laster, allen voran der Groß- und Außenhandel, ver-

Bremst die Riesen-Trucks!

In Niedersachsen wurde ein Pilotprojekt mit 60-Tonnern begonnen. Der ADAC warnt vor den Gefahren, die von den neuen Giganten der Straße ausgehen

weisen auf die Vorteile: Zwei Mega-Brummis können so viel transportieren wie drei 40-Tonner, das spart bis 30 Prozent Kraftstoff je Tonne Nutzlast. Weniger Lkw belasten Straßen und Umwelt. Spediteure brauchen weniger Personal, die Wirtschaftlichkeit steigt. Und wenn die Lkw-Hersteller ihrem neuen 60-Tonner »Eurocombi«, der bei der IAA Nutzfahrzeuge im September in Hannover vorgestellt wird, mehr Achsen verpassen, verteilt sich das

Gewicht und die Straßenbelastung wird (angeblich) nicht größer als beim 40-Tonner.

Selbst die Transportwirtschaft gibt zu, dass ein Großteil der erhofften Einsparungen durch hohe Umladekosten wieder aufgehoben werden könnte – die Jumbos können ja nicht auf Landstraßen und in Städte fahren. Außerdem passen viele Verloaderampen nicht zu den 25-Meter-Riesen, es fehlt der Platz zum Rangieren.

Völlig ungeklärt, warnt der ADAC, sind auch folgende Fragen:

- Was passiert mit unseren Brücken? Ihre Tragfähigkeit ist begrenzt, viele sind ohnehin marode, dicht hintereinander fahrenden Giganten wären die meisten nicht gewachsen. Teure Um- und Neubauten wären nötig – und das, obwohl die Mittel für Straßenbau schon jetzt nicht reichen.
- Und vor allem: Wo bleibt die Sicherheit? Pkw-Fahrer sind in ihrer Sicht, z. B. an Autobahnausfahrten, beeinträchtigt, das Überholen dauert länger. An Raststätten gibt es keine überlangen Stellplätze. Die Schutzplanken können den Kolossen nicht standhalten, die Gefahr, dass ein 60-Tonner durchbricht und auf die Gegenfahrbahn gerät, steigt. Und bei der Vorstellung, dass ein solches Schwergewicht, mit einem Drittel mehr Wucht als ein 40-Tonner, in einen Stau hineindonnert, klingeln alle Alarmglocken.

Deshalb stellt der ADAC fest: Derzeit spricht viel mehr gegen als für die Super-Trucks. Bevor nicht alle Fragen geklärt sind, darf es kein grünes Licht für 60-Tonner geben, auch nicht von der EU. **RG**