



Der Schrecken der Landstraße. 25,25 Meter ziehen sich beim Überholen in die Länge.

Foto dpa

Niedersachsen testet den Einsatz längerer Lastwagen

Das Verkehrsaufkommen soll entlastet werden / Gegner lehnen die Stretch-Transporter als „verkehrspolitisch sinnlos“ ab

mmue. BERLIN, 16. Juli. Die Absicht Niedersachsens, den Einsatz längerer Lastwagen zu testen, hat heftigen Protest ausgelöst. Dies sei weder ökonomisch noch verkehrspolitisch sinnvoll, warnen der Automobilclub von Deutschland (AvD), die Allianz pro Schiene und der Verkehrsclub Deutschland (VCD). Niedersachsen gehe vor der Lastwagen-Lobby in die Knie. Der niedersächsische Verkehrsminister Walter Hirche (CDU) hingegen äußerte die Erwartung, daß sich durch das deutlich größere Ladevolumen der Fahrzeuge die Chance böte, das steigende Verkehrsaufkommen zu entlasten. Der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Horst Friedrich, begrüßte den Test. „Chancen und Risiken der Zulassung von 60tonnern müssen ergebnisoffen geprüft werden.“

Niedersachsen hat bisher zwei Speditionsunternehmen bis Ende Juli des nächsten Jahres die Genehmigung erteilt, auf gesondert ausgewiesenen Strecken längere Lastwagen einzusetzen. Bisher dürfen die Lastkraftwagen in Deutschland eine Gesamtlänge von 18,75 Metern nicht überschreiten, bei dem Pilotprojekt ist eine Länge von 25,25 Metern erlaubt. Allerdings dürfen die sogenannten „Gigaliner“ bisher nur die sonst auch zulässigen 40 Tonnen Gesamtgewicht haben – 20 Tonnen weniger, als sie könnten.

Die Spedition Boll, die neben Volkswagen Logistics den Zuschlag für das Pilotprojekt erhielt, wird ein Jahr lang einen längeren Lastwagen auf der Strecke zwischen Meppen und Hannover testen. „Mit Hilfe des 25-Meter-Lastwagens können die Belastungen der Straßen verringert, ein erhöhtes Ladevolumen reali-

siert und die Emissionen reduziert werden“, sagte der geschäftsführende Gesellschafter der Spedition, Ulrich Boll. Fachleute prognostizieren, daß bis zum Jahr 2015 der Güterverkehr um insgesamt 60 Prozent zunehmen werde; durch den Einsatz der längeren Lastwagen mit größerem Ladevolumen solle sich das Verkehrsaufkommen insgesamt jedoch reduzieren.

Die Test-Gigaliner werden dabei mit zwei Videokameras ausgerüstet, um das Fahrverhalten des Lastwagens zu filmen. Die Ergebnisse des Pilotprojekts werden nach Aussagen eines Sprechers des niedersächsischen Verkehrsministeriums wissenschaftlich ausgewertet und dem Bundesanstalt für Straßenwesen zur Verfügung gestellt. Die Behörde erstellt derzeit im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Machbarkeitsstudie über den Einsatz

der längeren Lastwagen. Erste Ergebnisse sollen nach Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen Ende dieses Jahres vorliegen.

Der Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung reagierte skeptisch auf das Pilotprojekt. Das Konzept eines 60tonners mit 25,25 Metern Gesamtlänge wirke zwar zumindest auf den ersten Blick plausibel, teilte der Verband mit. Da diese längeren Lastwagen viele Städte und Gemeinden jedoch nicht passieren könnten, müßten die Speditionen ihre Fracht nach Verlassen der Autobahnen auf kleinere Fahrzeuge umladen, um sie an die Empfänger in den Städten liefern zu können. Viele Brückenkonstruktionen dürften der Belastung durch die Lastwagen mit 60 Tonnen Gewicht nicht standhalten, warnte der Verband.