



>> Wir hinterlassen Eindruck <<

WR-BLICKPUNKT: Gigaliner auf NRW-Autobahnen

Bochumer Spediteur nimmt an Langzeitversuch in den Niederlanden teil - Riesen-Truck fährt vom Revier über Venlo nach Rotterdam

Auf Achse mit dem neuen Super-Schwergewicht

Von Gregor Boldt

Bochum. Gigaliner. Was sich anhört wie die neue Superfährre Travemünde-Trelleborg, ist der Name für einen 25-Meter-Lastzug, der verhältnisweise auch über NRW-Asphalt rollt. Ein Albtraum für Deutschlands Straßen - oder alles halb so wild? Der Bericht eines Co-Piloten, der sonst nur Auto fährt.

Da steht er nun. Groß, breit und lang. Von Duisburg über Venlo nach Rotterdam geht die Strecke. Seine Gegner nennen ihn Monster, das Straßenkaput macht und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Für seine Befürworter ist der Gigaliner ein wichtiger Faktor für wirtschaftlich effi-



„Mir machen Lkw in Baustellen auch Panik. Da spielt es aber keine Rolle, ob ich einen 40 Tonner von 18,50 Metern Länge überhole oder einen 60-Tonnen-Lkw, der sechs Meter länger ist.“
Dieter Hesse-Pöbelius,
Spediteur aus Bochum.

zienten Gütertransport, der den Straßenverkehr entlastet. Die Beulen und Rostflecken an den Seecontainern, die der Gigaliner geschultert hat, vermitteln den Eindruck, dass sie weit herum gekommen sein müssen. Und das Fahrzeug selbst? Nach dem ersten „Boahl“ folgt die Ermüdung: „Das soll der Albtraum für alle Autofahrer sein?“ In der Vorstellung waren die Bilder von den Ausmaßen des Super-Brummis gewaltiger, bedrohlicher. Vergleiche mit „Road-Trains“, riesigen Trucks, die das Outback in Australien durchpflügen, sind jedoch unangebracht.

Der Brummi rollt auf der A 40. „Das ist unsere Rennstrecke“, sagt Dieter Hesse-Pöbelius, Geschäftsführer der HP Logistik in Bochum. Rennstrecke? Kilometerlange Baustellen zwischen Duisburg und der holländischen



Knapp 25 Meter lang, zehn Achsen und bis zu 60 Tonnen schwer. Der Gigaliner macht Eindruck.

(WR-Bild: Gregor Boldt)

Grenze erlauben zwischenzeitlich nur eine Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde.

Die HP Logistik ist eine von zwei Speditionen in NRW, die an einem niederländischen Langzeitversuch mit den Super-Trucks teilnehmen. Seit knapp einem Jahr hat Hesse-

einen Gigaliner im Fuhrpark. In Deutschland fahren kann er damit dank einer Ausnahmegenehmigung aber erst seit diesem Frühling. Zuvor war der Lkw in Maximal-Länge nur in den Niederlanden unterwegs. Rollt er in Deutschland, sind statt maximal 60 nur 40 Tonnen erlaubt.

Vom Führerhaus aus sieht die Autobahn-Welt entspannt aus. Ich hier oben, ihr da unten. Im Rückspiegel mehr als 20 Meter Eisen, Stahl und Gummi, verteilt auf zehn Achsen. Am Steuer: Heiko Hanke. Ihm macht die Fahrt sichtlich Spaß. „Viele Fahrerkollegen, auch die von

Schwertransportern, wollen wissen, wie sich das Ding fährt“, erzählt er - nicht ohne Stolz. Der längere Bremsweg bei schlechtem Wetter und die größeren Bögen bei Kurvenfahrten, ja, darauf müssen besonders achten. Auf der Autobahn, sagt Hanke, seien Unterschiede im Fahrverhal-

ten kaum spürbar. „Auch die Länge macht kein Problem. In den Rückspiegeln schreie ich alles, was hinter mir passiert.“ Und der berüchtigte tote Winkel? „Der liegt kurz hinter dem Führerhaus - wie bei jedem anderen Brummi auch.“

Zwischenstopp in Venlo. Ich wechsle in den Pkw der

Spedition, der den Gigaliner an diesem Tag begleitet. „Let op, lengte is 23,16 MTR“, warnt die Schrift auf Niederländisch am Heck des Lastzuges. „Mir machen Lkw in Baustellen auch Panik, wenn ich neben ihnen herfahre“, gibt Speditionschef Dieter Hesse-Pöbelius zu - und schränkt gleich ein: „Da spielt es aber keine Rolle, ob ich einen 18,50 Meter langen 40 Tonner überhole oder einen 60-Tonnen-Lkw der sechs Meter länger ist.“

Blinker links und überholen - wo bleibt der Schweiß?

Tatsächlich? Die Rück-Ansicht des Gigaliners ist aus dem Pkw heraus keine andere als die auf einen gewöhnlichen Lastzug. Die Seecontainer wirken schmäler als Hänger, deren Planen sich im Fahrtwind nach außen wölben. Aber sehen, was vorne los ist, das geht nicht. Deshalb Blinker links und überholen. Keine zwei Sekunden und der Gigaliner ist passiert. Nicht schlammig, nicht wirklich länger als bei allen 40 Tonnen zuvor. Jetzt das Einfädeln zwischen Gigaliner und einem anderen Brummi - von Angstschweiß keine Spur.

Ob's jeder so entspannt sieht? Abwarten. Bald rollen sie ja testweise, die 60-Tonnen-Riesen.

Sicherheit erhöht

Aus meiner Sicht sprechen Aspekte wie Wirtschaftlichkeit und der geringere Kraftstoff- und Schmierölvverbrauch für den Einsatz der Gigaliner, die zusätzlich mit zwei bremsfähigen Achsen ausgestattet sind und ja vor allem auf Autobahnen zum Einsatz kommen sollen.

Aus Sicht des Spediteurs kommt hinzu, dass eine Mautersparnis erzielt wird, die wiederum dem Endkunden und Verbraucher zugute kommt. Mit Blick auf die Konkurrenz in den Nachbarländern ist der Einsatz ebenfalls von Vorteil, denn dort werden die mit größerem Ladevolumen ausgestatteten und von daher flexibleren Fahrzeuge bereits eingesetzt.



Positiv wird sich auch die Entlastung der Verkehrs-dichte bemerkbar machen. Und die Sicherheit wird erhöht, da weniger Lkw unterwegs sind - was übrigens auch die Umweltfreundlich-keit steigert. Somit werden bestehende Gefahrenquellen reduziert.

Oskar Vogel, Speditionsun-ternehmer aus Paderborn