

ADAC

Die Supertrucks – Belastung statt Entlastung

Eine kritische Betrachtung aus der Sicht des ADAC e.V.



ADAC

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)
Ressort Verkehr, Am Westpark 8, 81373 München

Redaktion: Dipl.-Ing. Ralf Stock
Dipl.-Ing. Thomas Hessling
Dipl.-Geograph Ronald Winkler
Stephan Rauhut

Bildredaktion: Dipl.-Betriebswirt Gerhard Willfahrt
Karlheinz Obermeier

Artikel-Nr: 2830020

© 2007 ADAC e.V. München

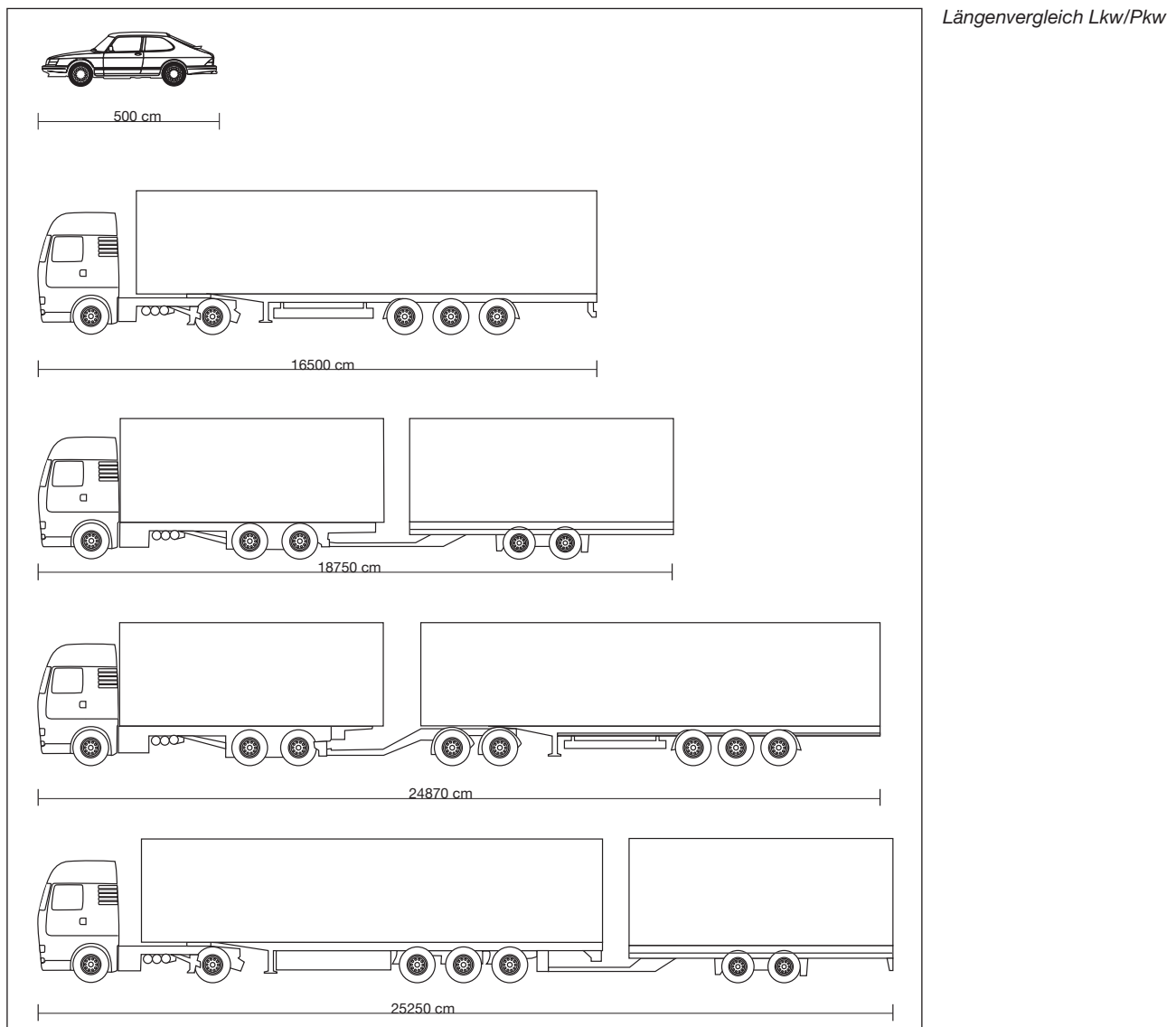
Bestellmöglichkeit: per Fax: (0 89) 76 76 45 67
per E-Mail: verkehr.team@adac.de

Das EuroCombi-Konzept aus Sicht des ADAC

Vor rund zwei Jahren begannen Verlager, Nutzfahrzeugfabrikanten sowie Hersteller von Lkw-Aufbauten, Forderungen zur Lockerung der derzeit zulässigen Maße und Gewichte für Lkw zu stellen. Insbesondere wurde dabei auf die in den skandinavischen Ländern schon zulässigen Nutzfahrzeugkonzepte mit 24 m Fahrzeuglänge und 60 Tonnen Gewicht verwiesen. Ziel ist es, das Autobahnnetz sowie zertifizierte Bundesstraßen mit längeren und schwereren Lkw befahren zu dürfen. Gefordert wird dazu eine Änderung der StVZO.

Das Konzept des EuroCombis – so wie es von den Befürwortern der XXL-Fahrzeuge immer wieder vorgetragen wird – klingt einfach: Aus drei Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen und einer Länge von 16,50 m bzw. 18,75 m ließen sich durch geringe technische Veränderungen zwei Lkw-Kombinationen mit einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen und einer Länge von 25,25 m konfigurieren.

Die Transportwirtschaft hat aufgrund der geäußerten Bedenken gegen die Supertrucks bereits einen Teilerückzieher gemacht und fordert jetzt nur noch eine Zulassung der Supertrucks für eine Zuladung von bis zu 40 oder 48 Tonnen. Aus der Sicht des ADAC bestehen auch bei der Begrenzung der Zuladung weiter erhebliche Bedenken. Insbesondere wird es sehr schnell Forderungen geben, die künstliche Beschränkung der technisch möglichen Zuladung wieder aufzuheben.



Trotz der Tatsache, dass sich die Verkehrsminister der Länder ursprünglich einig waren, nicht vorab durch Sondergenehmigungen Fakten schaffen zu wollen, gibt es heute bereits in mehreren Ländern Ausnahmegenehmigungen.



Derzeit führen Niedersachsen (Route: Wolfsburg – Emden), Baden-Württemberg, DaimlerChrysler Werksverkehr (Route Stuttgart – Sindelfingen) und Nordrhein-Westfalen (Route Rotterdam – Bochum) eigenständige, nicht mit dem BMVBS abgestimmte regionale Modellversuche mit den 25 Meter langen Schwerlastfahrzeugen durch, die allerdings auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 Tonnen begrenzt sind. Während Transportunternehmer sich durch XXL-Fahrzeuge mehr Effizienz erwarten, reicht die augenblickliche Meinung der Bundesländer, siehe Ampel, von Zustimmung über Abwarten bis hin zur strikten Ablehnung.

Während in Schweden XXL-Fahrzeuge seit Jahren im Einsatz sind, haben die Niederlande im November 2006 die Fortsetzung ihres Mitte 2004 begonnenen Modellversuches beschlossen. Dabei handelt es sich um einen Großversuch mit 150 Lkw (25,25 Länge bei 60 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht) auf speziellen, von den teilnehmenden Spediteuren ausgewählten Routen. Der Versuch soll weitergehende Daten und eine Evaluierung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Straßeninfrastruktur bringen. Vorläufiges Ergebnis des Piloten: Hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Ausstattung der Fahrzeuge gibt es noch eine Reihe offener Fragen. Die Autofahrer haben, wie eine Befragung ergab, derzeit noch keine nennenswerten Probleme mit den Supertrucks, was allerdings bei der Zahl von ca. 150 Testfahrzeugen nicht verwunderlich ist.

Die schwedische Regierung lässt allerdings die Vorteile der Rückkehr zum europäischen Standard-Lkw hinsichtlich der Kosten, dem Verschleiß von Straßen und der Verkehrssicherheit untersuchen, und auch die Niederlande haben sich für eine Abkehr von den Supertrucks entschieden. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat sich ebenfalls gegen eine europaweite Zulassung ausgesprochen.

Bremst die Riesen- Trucks!

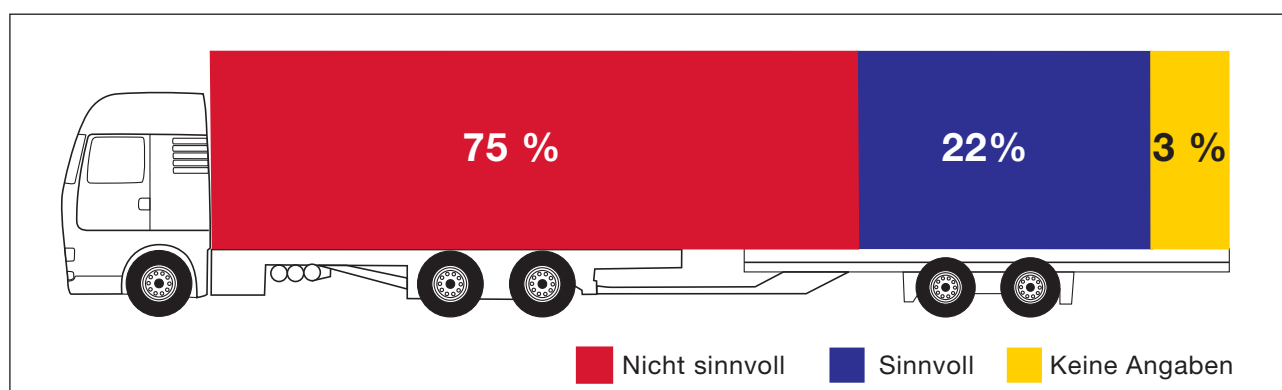
In Niedersachsen wurde ein Pilotprojekt mit 60-Tonnern begonnen. Der ADAC warnt vor den Gefahren, die von den neuen Giganten der Straße ausgehen

Der ADAC hat sich bereits 2004 skeptisch zu den XXL-Fahrzeugen positioniert und sieht sich in der derzeitigen Fachdiskussion voll bestätigt. Grundsätzlich unterstützt der ADAC Maßnahmen, die die Situation des Straßengüterverkehrs verbessern, solange diese nicht zu Lasten von Sicherheit, Straßeninfrastruktur und Umwelt gehen.

Auch die Umweltwirkung der Supertrucks ist aus Sicht des ADAC nur bedingt positiv zu sehen. Zwar verbrauchen die XXL-Fahrzeuge pro Tonne Fracht und Kilometer weniger Treibstoff als ein herkömmlicher Lkw. Es ist aber zu befürchten, dass es durch die Supertrucks zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Straße käme. Durch die höhere Transportkapazität sind bei voller Auslastung relativ weniger

Fahrten notwendig, was die Belastung von Umwelt und Anwohnern mit Schadstoffen (Feinstaub, Stickoxide) und Lärm reduziert. Daneben werden theoretisch weniger fossile Energien verbraucht und die Kohlendioxidemissionen verringert. Weniger Lkw auf den Autobahnen bedeuten auch weniger Stau und damit einen geringeren Kraftstoffverbrauch und niedrigere Emissionen der restlichen Kraftfahrzeugflotte. Die relativen Vorteile werden aber nur dann wirksam, wenn die Fahrzeuge ihre volle Kapazität nutzen würden und es keine Verlagerung von der Schiene gäbe. Somit gäbe es in der Praxis bei der Umweltbelastung nur sehr geringe Vorteile, die die Sicherheitsbedenken in keiner Weise aufwiegen.

Aufgrund der jetzt vorliegenden Informationen und Fakten überwiegen nach Ansicht des Clubs jedoch die Risiken einer Zulassung von Supertrucks. Dies bestätigt auch eine aktuelle repräsentative Umfrage bei ADAC-Mitgliedern: 75 % halten die XXL-Brummis für nicht sinnvoll. Angesichts des stetig zunehmenden Güterverkehrs sind nicht zuletzt auch Maßnahmen notwendig, welche die Attraktivität des Bahntransports steigern.



Mitgliederumfrage in der ADACmotorwelt 01/07

In Deutschland hat die Bundesregierung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eine Studie mit dem Ziel in Auftrag gegeben, die Auswirkungen von XXL-Fahrzeugen auf die Verkehrssicherheit, die Verkehrsabläufe und die Straßeninfrastruktur zu klären. Die BAST kam unabhängig von den Untersuchungen des ADAC zu dem Ergebnis, dass eine Zulassung der Supertrucks aus Gründen der Sicherheit im Verkehr und der Belastung der Straßen nicht sinnvoll ist. Diese Studie liegt seit Anfang März 2007 vor. Dazu hat der ADAC eine Gegenüberstellung erarbeitet (siehe Anlage).

Der ADAC und die BAST sehen bei der Zulassung von XXL-Fahrzeugen erhebliche Probleme für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs. Die Verkehrsexperten des ADAC haben „5 Argumente gegen die Einführung von XXL-Fahrzeugen“ erarbeitet.

Hier die Themenfelder:

- **Argument 1:** Traglastreserven von Brückenbauwerken
- **Argument 2:** Straßenerhalt
- **Argument 3:** Abstellflächen für den Schwerverkehr
- **Argument 4:** Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- **Argument 5:** Verkehrssicherheit

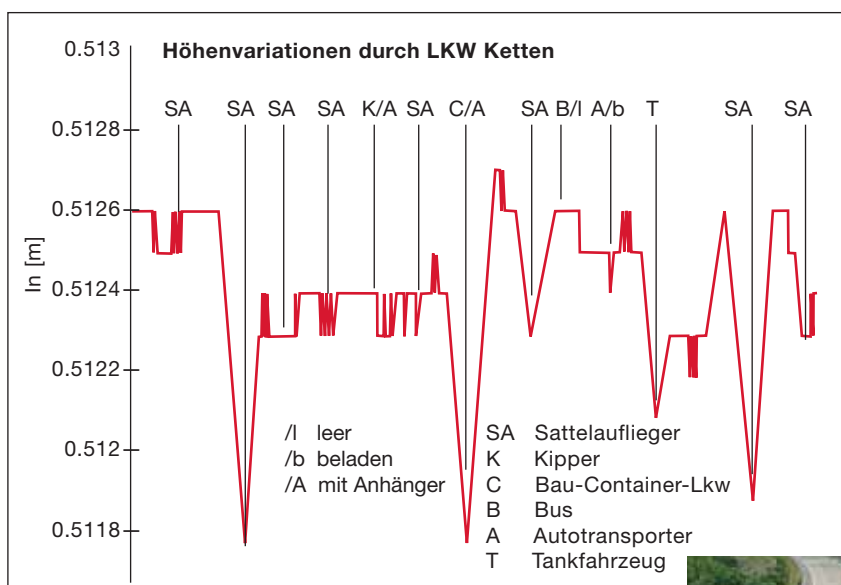
• Argument 1: Traglastreserven von Brückenbauwerken

Fakt ist: Knapp die Hälfte aller 37.000 Brückenbauwerke im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sind mindestens 30 Jahre alt. Der Zustand von 13 % aller Bauwerke wird als „kritisch“ eingestuft, 2 % erhalten gar die Note „ungenügend“. Mit der Note „sehr gut“ können heute nur noch 7 % der Brücken aufwarten, 2001 waren es noch 18 %. Beim Überfahren von Brückenbauwerken entstehen also größte Probleme.

Trotz günstiger Verteilung der Last auf mehrere Achsen belastet ein 60-Tonner eine Brücke letztlich stärker als ein 40-Tonner (Beispiel Skizze). Schließlich zählt das Gesamtgewicht, mit dem das Bauwerk belastet wird, wobei auch Fahrzeuge des Gegenverkehrs in die Berechnung einzubeziehen sind.

Der ADAC stellt fest: Eine aktuelle Bewertung aller Brückenbauwerke auf dem deutschen Fernstraßennetz – möglichst in Form einer Datenbank mit allen relevanten Kenngrößen zur Bewertung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit – wäre notwendig, um die Auswirkungen der Supertrucks auf die Verkehrsinfrastruktur hinreichend sicher beurteilen zu können. Dazu müssten auch Kosten-Nutzen-Rechnungen angestellt werden. Die Kosten für die Brückenprüfungen nach DIN werden allerdings in die Millionen gehen.

Der ADAC warnt: Die von der Industrie favorisierten Supertrucks würden die Tragreserven der bereits vorgeschädigten Brücken weiter reduzieren. Dies hätte eine häufigere Reparatur und eine vorzeitige Erneuerung von Brückenbauwerken mit zusätzlichen Staus und einhergehenden Umweltbelastungen zur Folge. Für eine Dauerbelastung mit Supertrucks ist der größte Part der deutschen Straßeninfrastruktur jedoch nicht ausgelegt. Auch die Sanierungsbudgets wären dadurch überstrapaziert, schließlich fehlen bereits heute rund 2,5 Mrd. € jährlich für die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes.



„Herzschlag eines Brückenbauwerks unter Verkehrsbelastung“, Durchbiegung (Quelle: Universität Stuttgart, Kuhlmann, Gläser)



Erneuerung eines Brückenbauwerks

• Argument 2: Straßenerhalt

Fakt ist: Im 12.400 km langen deutschen Autobahnnetz gibt es täglich etwa 250 Baustellen mit zum Teil erheblicher Länge. Hinzu kommen weitere 40 Baustellen im Zusammenhang mit der Erhaltung von Brückenbauwerken. Die meisten Schäden resultieren aus den mittlerweile bis auf 11,5 Tonnen angewachsenen Achslasten des Schwerverkehrs. Die verwendeten Regelbauweisen sind in Bezug auf ihre Tragfähigkeit weitgehend ausgereizt. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass hohe Achslasten in Verbindung mit heißen Sommern zu irreversiblen Verformungsschäden führen werden.

Der ADAC stellt fest: Trotz rechnerisch günstigerer Achslastverteilung würde die rechte Fahrspur einem stärkeren Verschleiß unterworfen sein und XXL-Fahrzeuge durch die Radspuren massiv geschädigt werden. Wassergefüllte Spurrinnen sind Auslöser für das gefährliche Aquaplaning. Nur durch versetzte Spurweiten könnte eine gleichmäßigere Fahrbahnbeanspruchung erreicht werden.

Der ADAC warnt: Die straßenbautechnischen Auswirkungen durch XXL-Fahrzeuge werden auf Grund der unterschiedlichen Trag-, Binder- und Verschleißschichten auf den Autobahnen höchst unterschiedlich sein. Da XXL-Fahrzeuge ausschließlich die rechte Fahrspur benutzen müssen, werden hier zwangsläufig die größten Schäden auftreten, die sich in Spurrillen und Aquaplaninggefahr äußern können. Das Herunterbremsen hoher Fahrzeuggewichte würde die Fahrbahnen zusätzlich in hohem Maße strapazieren.



Fahrbahnsanierung auf Autobahn (Quelle: Ing. Büro Wagmann, Fürstentzell)

• Argument 3: Abstellflächen für den Schwerverkehr

Fakt ist: Derzeit fehlen in Deutschland an den Autobahnraststätten mehrere Tausend Lkw-Stellplätze. Der ADAC und auch die Fernfahrerorganisationen haben die Verwaltung wiederholt auf diesen Mangel hingewiesen. Die Polizei ist oftmals hilflos gegen die in den Abendstunden gehäuft eintreffenden Brummis. Rastanlagen müssen vornehmlich in den Nächten von Montag bis Freitag wesentlich mehr Lkw verkraften, als Abstellflächen vorhanden sind. Dies trifft vor allem auf die Haupttrouten (A1 bis A9) zu, wo großzügig angelegte Plätze mit mehr als 100 Stellplätzen Mangelware sind. Manchmal sind dort selbst die Verzögerungstreifen in den Zufahrten und die Beschleunigungsspuren in den Ausfahrten zugeparkt.

Der ADAC stellt fest: Mangelnde Abstellflächen für den Schwerverkehr auf Autobahnrastanlagen bedeuten Qualitäts- und Sicherheitseinbußen für alle Verkehrsteilnehmer. Betroffen sind nicht nur die Autobahnen, sondern auch entlang der Autobahn gelegene Ortschaften, die zum nächtlichen Abstellen der Fahrzeuge aufgesucht werden. Auch die neue Richtlinie für Rastanlagen (RR, Entwurf 2007 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen), sieht derzeit noch keine übergroßen Stellplätze für XXL-Fahrzeuge vor.

Der ADAC warnt: Die ADAC Motorwelt hat mehrfach über die Stellplatzproblematik von Lkw an Autobahnrastanlagen und die damit verbundenen Unfälle mit tödlichem Ausgang berichtet. Die ab 1.4.2007 von der EU vorgegebenen strengeren Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten werden das Problem zusätzlich verschärfen.



Mit Lkw überfüllte Rastanlage an BAB bei Tag (Quelle: CAT Traffic)



Mit Lkw überfüllte Rastanlage an BAB bei Nacht (Quelle: CAT Traffic)



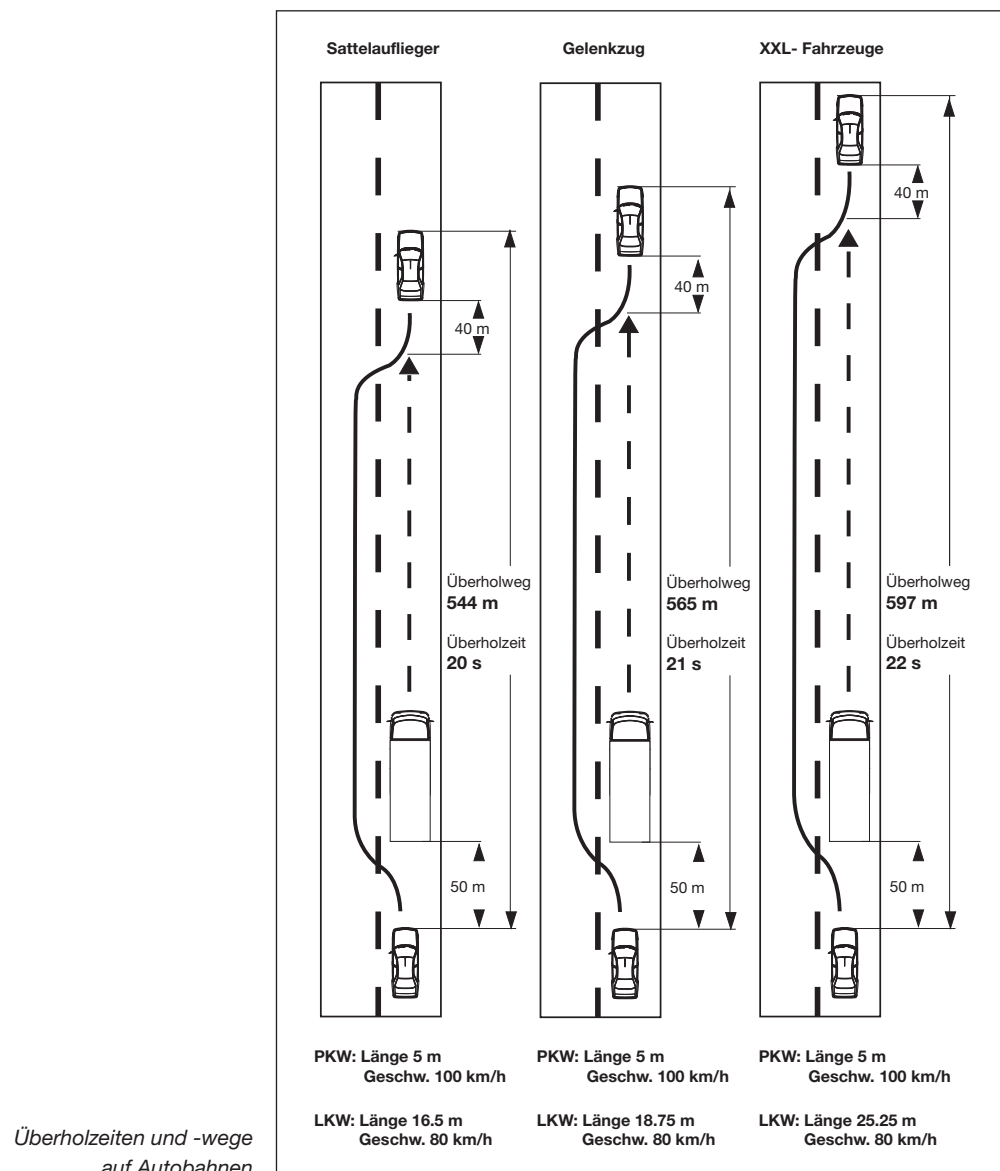
Artikel in der ADACmotorwelt 09/01, Seite 46

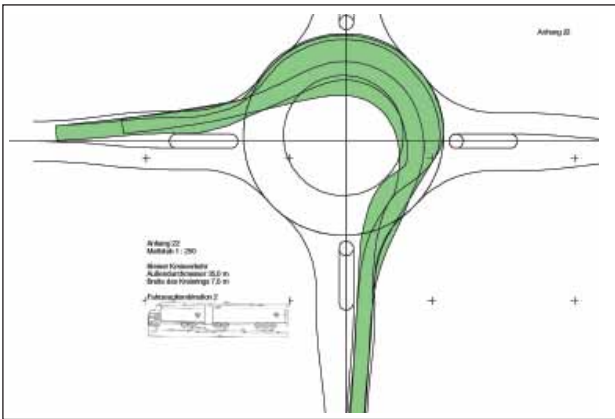
• Argument 4: Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Fakt ist: Glaubt man den Befürwortern der XXL-Fahrzeuge, dann sollen diese nur außerorts auf Strecken zwischen den Produktionsstätten und Verteilzentren eingesetzt werden. Im niederländischen Großversuch wurden ausschließlich Routen gewählt, die eine Fülle von verkehrstechnischen Rahmenbedingungen erfüllen mussten.

Der ADAC stellt fest: Nur ein geringer Teil (etwa 5 %) des außerörtlichen Straßennetzes ist für schwere und überlange Lkw überhaupt geeignet. Die deutschen Straßen sind nicht – wie im Nachbarland Holland – auf 50 Tonnen Lasteintrag ausgelegt. Viele Trassierungen von Bundes- und vor allem Landesstraßen sind nicht für die Abwicklung von XXL-Verkehr geeignet. Dies wäre erst nach der kostspieligen Errichtung von Umladeterminals möglich.

Der ADAC warnt: Ein Blick auf die regionale Verteilung der Produktionsstätten in Deutschland zeigt die Diskrepanz auf. Diese befinden sich meist nicht in unmittelbarer Autobahnnähe, im norddeutschen Raum sind sogar Entfernungen zwischen 70 und 100 km keine Seltenheit. Neben Außerortstraßen müssten demnach auch Ortsdurchfahrten oder innerstädtische Hauptverkehrsstraßen in erheblichem Umfang genutzt werden. Da die wenigsten Kreisverkehre für XXL-Fahrzeuge dimensioniert sind, hätte dies eine kostspielige Nachrüstung oder eine zeitaufwendige Umfahrung über Alternativrouten und damit einhergehend eine Flut neuer Schilder zur Folge.





Schleppkurven eines Kreisverkehrs (Quelle: BAST)



BAB Schild-Ausfahrt von Lkw verdeckt



BAB Schild-Ausfahrt ohne Lkw



Enge Ortsdurchfahrt auf Staatsstraße (Quelle: Gemeinde Körle)

• Argument 5: Verkehrssicherheit

Fakt ist: Bisher ist nur wenig über die Fahreigenschaften und Alltagstauglichkeit von XXL-Fahrzeugen bekannt. Die Präsentationen mit speziell geschulten Fahrern auf dem Sicherheitstrainingsplatz vermitteln dem Betrachter bei langsamer Fahrweise stets ein Bild erhabener Leichtigkeit. Die Realität im Verkehrsalltag sieht jedoch anders aus, wenn hohe Geschwindigkeiten, volle Beladung, starker Seitenwind, nasse Fahrbahnen oder verengte Fahrbahnen in Baustellen das Geschehen bestimmen.

Der ADAC warnt: Ein 60-Tonner, der ungebremst mit 80 km/h in ein Stauende fährt, besitzt fast die gleiche Bewegungsenergie wie ein 40-Tonner der mit Tempo 100 aufprallt. Selbst Hightech-Bremsen und andere elektronische Hilfssysteme werden die höhere Bewegungsenergie der XXL-Fahrzeuge nicht völlig bändigen können. Hierbei ist zu bedenken, dass an jedem zehnten Unfall auf Autobahnen ein Lkw als Hauptverursacher beteiligt ist. Auch die Sicherheit in Tunneln, wie z.B. die Sicherheitsausstattung im Zusammenhang mit einer höheren Brandlast, ist nach dem heutigen Stand nicht gewährleistet.

Der ADAC stellt fest: Eine Gewichtserhöhung auf 60 Tonnen hätte zwangsläufig einen längeren Bremsweg und damit eine höhere Kollisionswahrscheinlichkeit zur Folge. Die gängigen Schutzplanken sind lediglich für Fahrzeuge bis 38 Tonnen ausgelegt. Schutzplanken mit höherem Aufhaltevermögen würden zu Lasten des Pkw-Verkehrs gehen und dort schwerere Unfallfolgen bewirken. Ein XXL-Fahrzeug, das durch Spurrillen außer Kontrolle gerät, würde auf Grund seiner Größe im schlimmsten Fall drei Fahrspuren blockieren. Letztendlich wäre ein Überholen von XXL-Fahrzeugen durch den Pkw-Verkehr im Landstraßenbereich mit nicht unerheblichen Gefahren verbunden, weil Überholwege und -zeiten oft nicht mit den dafür notwendigen Sichtweiten übereinstimmen.



Lkw durchbricht Schutzplanke (Quelle: Feuerwehr Bad Harzburg)



Unfall an Schutzplanke



Staus durch stundenlange Sperrungen

Gegenüberstellung

„Die Supertrucks – Belastung statt Entlastung“

– vs. –

Abschlussbericht der BAST über die Auswirkungen neuer Fahrzeugkonzepte auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes

Eine Ergebnisgegenüberstellung

Die BAST hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Studie über zu erwartende Auswirkungen neuer Fahrzeugkonzepte durchgeführt und diese Anfang des Jahres veröffentlicht. Der ADAC hat in einem Positionspapier parallel zur BAST-Studie eine kritische Betrachtung über die Auswirkungen von XXL-Fahrzeugen vorgelegt.

Die beiden Ergebnisberichte sind zwar unabhängig voneinander entstanden, beschreiben aber fünf vergleichbare Themenschwerpunkte mit überwiegend ähnlichen Wertungen.

• Schwerpunkt 1: Straßenschädigung

Der ADAC stellt fest: Rechnerisch stellt sich eine günstigere Lastverteilung durch die Mehrachsigkeit von XXL-Fahrzeugen auf die Fahrspur dar. Gleichwohl darf nicht außer Acht gelassen werden, dass viele Bundesfernstraßen bereits vorgeschädigt sind und heiße Sommer zu Verformungsschäden des Asphalts führen.

Die BAST stellt fest: Aufgrund der geringeren Achslasten könnten XXL-Fahrzeuge tendenziell zu einer geringeren Schädigung durch Spurrinnenbildung führen. Dennoch sind Substanzschäden im Unterbau möglich, die sich bis zur Oberfläche fortentwickeln und eine Reparaturbedürftigkeit auslösen können.

FAZIT: Die Belastung der Straßen ist weder für noch gegen die größeren Fahrzeugkombinationen ein durchschlagendes Argument.

• Schwerpunkt 2: Brückenbauwerke und Tunnel

Der ADAC stellt fest: Knapp die Hälfte aller 37.000 Brückenbauwerke im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sind mindestens 30 Jahre alt. Der Zustand von 13 % aller Bauwerke wird als „kritisch“ eingestuft, 2 % erhalten gar die Note „ungenügend“. Bei bereits vorgeschädigten Brücken würden die Tragreserven durch XXL-Fahrzeuge weiter reduziert.

Die BAST stellt fest: Bei einer Gewichtszulassung von 60 Tonnen muss eine generelle Überprüfung des Gesamtbestandes der Brückenbauwerke hinsichtlich der Tragfähigkeit durchgeführt werden. Dies trifft insbesondere für Spannbetonbrückenbauwerke zu, die vor 1980 errichtet wurden. Aufgrund des im Vergleich zu derzeit zugelassen Fahrzeugen erheblich höheren Ladevolumens ist davon auszugehen, dass sich auch erhöhte Anforderungen an die Sicherheitsausstattung innerhalb von Tunnelbauwerken (z.B. wegen erhöhter Brandlast) ergeben würden.

FAZIT: Die Zulassung der überschweren Lkw würde einen deutlich beschleunigten Substanzverzehr an Brücken bedeuten. Auch Tunnel müssten aufwändig nachgerüstet werden. Angesichts ohnehin knapper Erhaltungsmittel wäre dies ein unverantwortlicher Umgang mit der Infrastruktur.

• **Schwerpunkt 3: Abstellflächen von Verkehrsanlagen**

Der ADAC stellt fest: An Autobahnen fehlen ca. 10.000 Lkw-Stellplätze. Oft werden selbst die Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren an Rastanlagen zugeparkt. Mangelnde Abstellflächen für den Schwerverkehr bedeuten Qualitäts- und Sicherheitseinbußen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Stellplatzproblematik und die damit verbundenen Unfälle mit oft tödlichem Ausgang werden durch die ab 01.04.2007 von der EU vorgegebenen strengeren Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten zusätzlich verschärft.

Die BAST stellt fest: Die heutigen Lkw-Stellplätze sind für XXL-Fahrzeuge zu kurz. Daher müssen diese wegen der nicht überall vorhandenen Längsparkstände in den Zu- bzw. Abfahrten der Parkanlagen abgestellt werden. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zu verhindern. Ohne bauliche Veränderungen der Verkehrsanlagen ist ein sicheres Befahren und Abstellen nicht möglich.

FAZIT: Auch bei den Rastanlagen wären zusätzliche Investitionen unumgänglich.

• **Schwerpunkt 4: Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs**

Der ADAC stellt fest: Nur ca. 5 % des Außerortsstraßennetzes sind für XXL-Fahrzeuge überhaupt geeignet. Die Trassierung von Bundes- und Landesstraßen ist nicht für die Abwicklung von XXL-Verkehr ausgelegt. Produktionsstätten liegen meist nicht in unmittelbarer Autobahnnähe. Entfernungen bis zu 100 km von der Autobahn sind keine Seltenheit. Neben Landstraßen müssten zwangsläufig auch Ortsdurchfahrten in erheblichem Umfang genutzt werden. Allerdings sind die wenigsten Kreisverkehre und Ortsdurchfahrten für XXL-Fahrzeuge dimensioniert.

Die BAST stellt fest: Durch den Einsatz von XXL-Fahrzeugen im untergeordneten Straßennetz sind negative Auswirkungen an fast allen Knotenpunkten beim Ab- und Einbiegen, Kreuzen und beim Überqueren von Bahnübergängen zu erwarten. Ferner ist beim Überholen mit einer zusätzlich benötigten Sichtweite von 50 m gegenüber einem herkömmlichen Sattelzug zu rechnen. Innerörtliche Knoten können selbst unter Inanspruchnahme sämtlicher Bewegungsspielräume und Sicherheitsräume nicht befahren werden.

FAZIT: Ein Einsatz abseits der Autobahnen ist schwierig bis unmöglich. Da das Straßennetz insgesamt nicht für die geforderten Kombinationen ausgerichtet ist, wären bestenfalls Einzelgenehmigungen geeigneter Strecken denkbar.

• **Schwerpunkt 5: Verkehrssicherheit**

Der ADAC stellt fest: Die gängigen Schutzplanken sind lediglich für Fahrzeuge bis 38 Tonnen ausgelegt. Schutzplanken mit höherem Aufhaltevermögen würden zu Lasten des Pkw-Verkehrs gehen und dort schwerere Unfallfolgen bewirken. Ein XXL-Fahrzeug, das außer Kontrolle gerät, würde auf Grund seiner Größe im schlimmsten Fall die Mittelschutzplanke durchbrechen und mehrere Fahrspuren blockieren.

Die BAST stellt fest: Die bestehenden passiven Schutzeinrichtungen sind nicht in der Lage, XXL-Fahrzeuge sicher aufzuhalten. Rückhaltesysteme sind für diese Fahrzeugart derzeit nicht verfügbar, eine flächendeckende Umrüstung des Netzes wäre auch nicht vertretbar. Moderne Fahrerassistenzsysteme (Bremsassistent mit Active Cruise Control, Spurhalteassistent) könnten dazu beitragen, das Unfallrisiko und die Unfallschwere zu minimieren.

FAZIT: Der Einsatz von überschweren Lkw würde zusätzliche Sicherheitsrisiken mit sich bringen bis hin zu schwersten Unfällen, deren Wahrscheinlichkeit durch die Vorschrift von Fahrerassistenzsystemen zwar gemildert aber nicht verhindert werden könnte.