1. Der Zweck des Lahrer Versuchs

Vom September 1957 bis in den Mai 1958 wurde bei Lahr in Baden-Württemberg mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums und der Automobilindustrie der „Lahrer Straßenversuch“ durchgeführt. In den offiziellen „Richtlinien über die Durchführung von Fahrversuchen in Lahr“ ist über seinen Zweck u. a. folgendes gesagt:

„Durch Befahren der rechten und linken Fahrspur mit verschiedenen schweren Achslasten soll (gleichzeitig) festgestellt werden, **ob und in welchem Maße Lastzüge mit 10 t maximaler Achslast die Straße stärker beanspruchen als solche mit maximal 8 t Achslast.**“

Das „Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung“ Heft 134 vom 26. 7. 1958 schreibt aber kurz nach Beendigung dieses Versuchs:

„Schwere Decken für einen regelmäßigen Verkehr mit schweren Fahrzeugen haben nur 12% aller klassifizierten Straßen und einen für den Schwerlastverkehr genügenden Unterbau weisen nur 45,5% auf. Von den Bundesstraßen ist also nur ein kleiner Teil ausgebaut wie die oft zitierte Lahrer Versuchsstrecke.“

Weiter heißt es an gleicher Stelle:

„Auch dann, wenn die Auswertung der Versuche ergibt, daß die 10 t-Achse dank des verstärkten Unterbaues auf der Versuchsstrecke keine größere Schädigung erkennen läßt als die 8 t-Achse, bleibt die durch die Ergebnisse der Straßenbestandsaufnahme erhärtete Tatsache bestehen, daß annähernd 90% der vorhandenen klassifizierten Straßen für einen regelmäßigen Verkehr mit Schwerfahrzeugen nicht geeignet sind.“

Die gleichen und noch weitere Ausführungen machte der Herr Bundesminister für Verkehr auf der Straßenbautagung 1958 in Hamburg. Nach dem Abdruck dieser Rede in der Zeitschrift „Straße und Autobahn“ Heft 10 vom Oktober 1958 hat er festgestellt:

„Allerdings darf man **auf Grund dieses Lahrer Versuchs keine Schlüsse für die Grenzen der Belastbarkeit der bestehenden**