

... UND SIE FAHREN

NOCH IMMIER

Eine Reise in die Vereinigten Arabischen Emirate und den Oman ist auch eine Reise in die Vergangenheit der europäischen Nutzfahrzeug-Welt. Die typischen Szenen des orientalischen Transportalltags in Wort und Bild.

TEXT UND FOTOS | Julian Hoffmann

Das südöstliche Arabien hat viel zu bieten: karge Wüsten, blühende Oasen und so manches schroffe Gebirge. Die Landschaft ist vielfältig – ebenso vielfältig wie die Lastwagen, die Busse und die Pick-ups auf den Straßen und Staubpisten der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) und des Oman.

Die beiden Nachbarstaaten setzen immer mehr auf den Tourismus und neue Wirtschaftszweige, die auch nach dem Öl-Zeitalter für Wohlstand sorgen sollen. Riesige Wolkenkratzer und Hotelanlagen gigantischen Ausmaßes sprießen allerorts aus dem Boden. Die Hauptverkehrsadern werden mehrspurig ausgebaut, andere Strecken gar komplett neu konzipiert. Für all diese Bauvorhaben sind zahllose Lkw unterschiedlichster Baujahre und Hersteller im Einsatz. Doch die gebrauchten und oft auch verbrauchten europäischen Lkw der vergangenen Jahrzehnte sind im Vergleich zu den schweren Hino und Tata klar in der Überzahl. Während

in den VAE neben noch wenigen verbliebenen Mercedes-Kurzhaubern viele SK, NG und Actros sämtlicher Generationen im Einsatz sind, scheinen im Oman ältere Volvo FH zu dominieren.

Bei den leichteren Lastwagen steht indes Fuso an erster Stelle – Canter etwa transportieren Trinkwasser in entlegene Dörfer, rackern im kommunalen Einsatz und erledigen mit Kofferaufbauten nahezu sämtliche Transportaufgaben, die hierzulande von Sprinter und Co. vollbracht werden. Lebende Kamele und Schafe gehören ebenfalls zu den typischen Gütern, die die kleinen Lkw befördern. Doch auch Toyota Hilux sind teils schwer beladen unterwegs, schaffen Fisch, Fleisch, Gemüse und Obst zu den typischen Märkten, die in keinem Ort fehlen dürfen. Immer, wenn es um Einsätze auf Baustellen mit anspruchsvollerem Gelände geht, sind dann auch MAN TGS nicht weit. 6x4-Kipper und 6x4-Zugmaschinen mit Mulde werden von den haupt-





DIE NATUR DER Vereinigten Arabischen Emirate und des Oman ist ebenso abwechslungsreich wie die Infrastruktur: Befestigte Wege folgen auf Staubpisten, Oasen auf Wüsten, dazwischen Gebirge.

AUCH DER NUTZFAHRZEUGFUHRPARK ist dort mannigfaltig. Neben Lkw und Bussen von Tata kommen europäische Nutzfahrzeuge aller Baujahre zum Einsatz.

DEN SCHWERVERKEHR WICKELN vor allem mehr oder weniger betagte Lkw europäischer Herkunft ab: Volvo, Mercedes, MAN und Scania sind häufig zu sehen. Asiaten wie Tata (Indien) oder auch Hino sind eher in der Minderzahl. Auch Hauber fahren noch häufig über die Straßen.

LEICHTERE AUFGABEN ÜBERNEHMEN Pick-ups wie der Toyota Hilux. In der Gewichtsklasse darüber ist der Fuso Canter in den VAE ein Bestseller.



sächlich aus Pakistan und Indien stammenden Fahrern gesteuert.

Mehr als 1.000 Kilometer pro Tag legen die Einwanderer im Fernverkehr mit ihren betagten Lkw zurück. Und wer so viel Zeit in seinem rollenden Büro verbringt, richtet es nicht selten entsprechend ein. Kitschige Girlanden rahmen die Scheiben der Zugmaschinen ein, allerlei Glücksbringer bevölkern das Armaturenbrett – und Sitze sowie Liegen sind häufig mit bunten Teppichen ausgestattet. All der Schmuck kann aber kaum darüber hinwegtäuschen, dass der Beruf des Lkw-Fahrers in Nahost ein hartes Los ist. Die meisten Trucks können weder mit adaptiven Tempomaten noch mit automatisierten Getrieben aufwarten. Notdürftig zusammengeflickt, fahren sie auch nicht gerade leise oder gar komfortabel. Dazu kommen teils heftige Steigungen und Gefälle, die den alten Bremsen in Kombination mit den schweren Gewichten – Zuggesamtgewichte bis zu 100 Tonnen sind legal und durchaus an der Tagesordnung – in den Bergen alles abverlangen. Mitunter auch zu viel! Die vielen Kamele und Schafe, die ohne Vorankündigung die Straßen kreuzen, und die kaum vorhandene Straßenbeleuchtung, die die heißen Nächte tiefschwarz erscheinen lässt, fordern zusätzlich jederzeit volle Konzentration.



Der Lohn für diese Arbeit? Er fällt für die Verhältnisse der Heimatländer der Fahrer hoch aus, gemessen am Standard in den Vereinigten Arabischen Emiraten und dem Oman aber ist das Geld knapp – und wird dazu meist großzügig an die Familien nach Hause geschickt. Die Fahrer möchten ihren Kindern eine gute Ausbildung ermöglichen, auf dass sie es irgendwann besser haben werden als ihre Väter. In Muscat, der Hauptstadt des Oman, leben einige Fahrer dazu sprichwörtlich in den Tag hinein. Neben viel befahrenen Straßen stehen Baustellen-Lkw, Mobilkräne und Bagger in Reih und Glied, im Schatten der Trailer sitzt das dazugehörige Personal. Wer schweres Equipment benötigt, hält einfach kurz an, gibt seine Adresse durch und

eine kurze Beschreibung des Jobs, der für den Tag erledigt werden muss – und schon setzen sich die Fahrer samt Lkw in Bewegung.

Lkw samt Fahrer zur Miete – und das in einer ungeahnten Flexibilität: Angesichts des Fahrermangels würden da wohl auch hierzulande nicht wenige mit Handkuss Aufträge vergeben. Ob MAN-Ponton-Kurzhauber in Deutschland aber das Mittel der Wahl wären? Bei typisch omanischen Dieselpreisen von umgerechnet 50 Cent je Liter vielleicht – doch auch dann nur, wenn die Dieseldiskussion in Deutschland ähnlich viel Beachtung finden würde wie im südöstlichen Arabien. Nämlich gar keine.