

Feldversuch zum Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Lang-LKW)

Kommentar [s1]: Es wird im Zusammenhang mit dem Feldversuch immer nur von „Lang-Lkw“ gesprochen)

Vorbemerkungen:

Der Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit des Kreises nimmt die in der StVO definierte Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde wahr. Im Rahmen dieser Aufgabenwahrnehmung ist der Fachdienst u.a. auch für das Erlaubnisverfahren nach § 29 StVO (Großraum- und Schwerlastverkehr) zuständig. Danach bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten, der Erlaubnis durch die Straßenverkehrsbehörde.

Zunächst einmal ist es notwendig, für die o.a. Fahrzeuge und Züge eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO zu erteilen, damit diese überhaupt am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen können (zuständig Land S-H). Sodann sind die jeweiligen Einsatzfahrten dieser Fahrzeuge nach § 29 StVO erlaubnispflichtig. Hierzu sind bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden entsprechende Anträge zu stellen. In der Regel werden diese Erlaubnisse nach Anhörung der Straßenbaulastträger erteilt (als Einzel- oder Dauererlaubnis). Damit Straßenschäden und Verkehrsgefährdungen möglichst ausgeschlossen werden können, werden die Erlaubnisse in aller Regel mit entsprechenden Auflagen versehen (z.B. Polizeibegleitung, Nachtfahrten, Geschwindigkeitsreduzierungen, mittiges Fahren auf der Fahrbahn usw.).

Im Kreis Pinneberg werden jährlich etwa 2000 Vorgänge bearbeitet. Für Fahrten, die im Kreis Pinneberg beginnen bzw. für Antragsteller, die ihren Firmensitz im Kreisgebiet haben, ist der Fachdienst zuständige Erlaubnisbehörde. Ferner werden wir angehört, sobald Fahrten durch den Kreis Pinneberg führen. In der Mehrzahl der Anträge handelt es sich um Erlaubnisse für Fahrzeuge mit erhöhtem Gesamtgewicht, wobei ein Gewicht von bis zu 60 / 70 t keine Seltenheit ist (zulässiges Gesamtgewicht nach der StVZO 40 t bzw. 44 t).

Unter den oben beschriebenen Kriterien müssen auch die beabsichtigten Fahrten mit den Lang-LKW betrachtet werden.

Definition Lang-LKW

Die Abmessungen in Höhe, Breite und Gewicht entsprechen den üblichen LKW - Kombinationen, die heute bereits die Straßen befahren. Lediglich in der Länge unterscheiden sich die Lang-LKW von diesen Kombinationen.

In Schleswig-Holstein wurden bereits 3 Einzelausnahmegenehmigungen für Lang-LKW erteilt (Spedition Voigt: Neumünster – Büdelsdorf und Neumünster – Stapelfeld (Braake); Dän. Spediteur: Kaltenkirchen-Grenzübergang Ellund [von dieser Ausnahmegenehmigung wird aktuell kein Gebrauch gemacht!]). Dafür benötigen sie aufgrund ihrer Länge ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO. Laut Auskunft der Genehmigungsbehörde in Kiel soll das Kurvenlaufverhalten der Lang-LKW sowie der Fahrzeugkombination, die über die normalen Abmessungen hinausgehen, weitestgehend nicht von dem normaler Kombinationen abweichen. Durch die Länge und die Mehrachsen der Lang-LKW wird die punktuelle Belastung der Straßen im Vergleich zu normalen LKW-Zügen sogar noch

reduziert. Das Gewicht der für den Kreis Pinneberg zu prüfenden Fahrzeugkombinationen Lang-LKW und der Streckenverläufe liegt bei 40 Tonnen.

Feldversuch Lang-Lkw des BMVBS

Vom Grundsatz her wäre es denkbar, für die Lang-LKW das zuvor beschriebene Einzellaubnisverfahren nach § 29 StVO durchzuführen. Der Bund möchte jedoch einen Feldversuch vornehmen und dazu eine pauschale Regelung herbeiführen. Zu diesem Zwecke ist vorgesehen, eine entsprechende Verordnung zu erlassen, in der pauschal die § 70 StVZO-Ausnahmegenehmigung sowie die § 29 StVO-Erlaubnis erteilt werden.

Der Feldversuch ist Bestandteil des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs um 70 % bis 2025 im Vergleich zum Jahr 2004 (Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, Intraplan Consult GmbH / Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH vom 14.11.2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) ist eine effiziente Gestaltung aller Verkehrsträger von größter Bedeutung. Wesentliches Ziel des Feldversuchs ist es daher zu untersuchen, ob durch den Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge der Verkehrsträger Straße effizienter genutzt werden kann und damit ein Beitrag zur Verminderung von Emissionen insbesondere von CO₂ und Feinstaub geleistet werden kann.

Ebenfalls von erheblicher Bedeutung ist, ob und in welchem Umfang beim Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße entstehen und welche Auswirkungen sich auf die Verkehrssicherheit ergeben.

Entsprechende Ergebnisse sollen wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ausgewertet werden. Der Feldversuch soll mit einer wissenschaftlichen Beurteilung abgeschlossen werden, in welcher die Chancen und Risiken von längeren Fahrzeugen wissenschaftlich bewertet werden.

Wesentlicher Inhalt der Ausnahmereverordnung

In der Ausnahmereverordnung wird im Wesentlichen Folgendes festgelegt:

- Die Fahrzeugkombinationen mit Überlänge, mit denen am Feldversuch teilgenommen werden darf.
- Das Streckennetz, das mit den Fahrzeugkombinationen mit Überlänge befahren werden darf.
- Die technischen Anforderungen an die Fahrzeugkombinationen mit Überlänge.
- Die Abweichungen von den in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) festgelegten höchstzulässigen Abmessungen.

Ferner ist aufgrund der vereinbarten weiteren Förderung des Kombinierten Verkehrs auch die Verpflichtung enthalten, dass die im Einsatz befindlichen Kraftfahrzeuge bzw. deren Ladungsbehälter im Kombinierten Verkehr einsetzbar sind. Anforderungen an die Ladung, das Verhalten im Straßenverkehr und die eingesetzten Fahrer sowie die Verpflichtung der Teilnahme an der wissenschaftlichen Untersuchung sind weitere Bestandteile der Ausnahmereverordnung.

Im Feldversuch sollen längere Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 40 t bzw. 44 t im Vor – und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr teilnehmen, die eine Gesamtlänge von höchstens 25,25 m bzw. 17,80 m bei Sattelkraftfahrzeugen und 24,00 m bei

Kombinationen aus einem Lkw und einem Anhänger aufweisen. Die derzeit nach der StVZO höchstzulässigen Achslasten sowie die Kurvenlaufeigenschaften werden nicht verändert und müssen eingehalten werden. Es gelten strenge Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge für eine größtmögliche Verkehrssicherheit. Hinzu kommt ein Beförderungsverbot für Gefahrgüter, flüssige Ladung, lebende Tiere und Güter, die an der Decke des Aufbaus hängend befestigt sind sowie ein absolutes Überholverbot und ein Verbot des Ladungsüberstandes. Die wissenschaftliche Untersuchung durch die BAST erfolgt vor allem mit Hilfe von Befragungen von Fahrern und Unternehmen. Es sind im Rahmen des Feldversuchs auch solche Fahrzeugausstattungen verpflichtend, die nach der StVZO nur optional vorgesehen sind, um eine größtmögliche Fahrzeugsicherheit zu erzielen.

Die Fahrzeuge sollen auch nur auf geeigneten Relationen fahren, d. h. nur auf solchen Straßen, die von den Ländern als geeignet für solche Fahrzeuge befunden und dem BMVBS mitgeteilt wurden. Das Streckennetz, auf welchem ausschließlich gefahren werden darf, ist als Anlage Teil der Ausnahmeverordnung. Nachmeldungen an das BMVBS sollen möglich sein.

An dem Feldversuch können grundsätzlich alle Speditionen teilnehmen, die Interesse hieran haben. Beschränkungen soll es nicht geben. Die VO beschränkt die Teilnehmerzahl allerdings auf zwei Fahrzeugkombinationen je Unternehmen. Angesichts der Tatsache, dass sich nicht alle Länder an dem Feldversuch beteiligen werden und der Begrenzung auf zwei Fahrzeugkombinationen mit Überlänge pro Unternehmen, ist von einer Anzahl von ca. 400 teilnehmenden Fahrzeugen auszugehen.

Das Landesregierung Schleswig-Holstein hat politisch entschieden, an dem beschriebenen Feldversuch teilzunehmen.

Bisherige Arbeitsschritte der Straßenverkehrsbehörde:

Bereits im Juni 2011 wurden nachfolgende Strecken für den Kreis Pinneberg bekannt gegeben und die betroffenen Straßenbaulastträger sowie Kommunen durch den Fachdienst Straßenbau- und Verkehrssicherheit angehört.

Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden dem LBV in Kiel mitgeteilt. Grundsätzliche Bedenken im Hinblick auf die Befahrbarkeit der Strecken sowie zu den Aspekten der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs sind nicht geäußert worden.

Bei den genannten Strecken außerhalb von Autobahnen handelt es sich um Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindeverbindungsstraßen, die als sogenannte klassifizierte Straßen für den überörtlichen Verkehr vorgesehen sind. Die Ziele, die im Kreisgebiet angesteuert werden sollen, sind offensichtlich Baumschul- bzw. Gartenbaubetriebe in Bönningstedt, Tangstedt und Holm.

Kommentar [s2]: Eigentlich müsste schon im Dezember 2010 vom LBV die 1. Tranche von Strecken zur Prüfung vorgelegt worden sein., denn die erste MWV-Meldung geprüfter Strecken gegenüber dem BMVBS datiert vom 15.12.2010.

B 4 L 76	Von der AS Quickborn (A 7) auf die L 76 (Friedrichsgaber Str., Bahnstr., Ellerauer Str.) bis zur B 4 Kieler Straße 141
B 4 K 6	Von der B 4 Kieler Straße 141 über die K 6 Pinneberger Straße bis zur K 6 (Dorfstraße 45) in Tangstedt
K 1 L 105	Von der AS Pinneberg-Süd (A 23) auf die K 1 (Rellinger Straße), den Thesdorfer Weg, die L 105 (Wedeler Weg) bis zur Pinneberger Straße 238
L 105 K 1	Von der Pinneberger Straße 238 über die L 105 (Wedeler Weg), den Thesdorfer Weg, die K 1 (Rellinger Straße) bis zur AS Pinneberg-Süd (A 23)
K 24 K 113 L 284	Von der AS Quickborn (A 7) auf die K 24 Frierichsgarber Straße, über die K 113 Kotha-Järve-Straße, L 284 Schleswig-Holsteiner-Straße bis zur Oststraße 3
L 284 K 113 K 24	Von der Oststraße 3 über die L 284 (Schleswig-Holsteiner-Straße), die K 113 (Kotha-Järve-Straße), K 24 (Frierichsgarber Straße) bis zur AS Quickborn (A 7)

Am 31.8.2011 wurde der Kreis Pinneberg durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein erneut zu den nachfolgenden Strecken angehört:

Kommentar [s3]: Der Streckverlauf (jetzt: B 4 L 76) musste aufgrund von Einwendungen der FHH geändert werden

B 4 L 76	Von AS Quickborn (A 7) auf die L 76 (Friedrichsgaber Str., Bahnstr., Ellerauer Str.) bis B 4 Kieler Str. 141
B 4 K 6	Von der B 4 Kieler Str. 141 – K 6 Pinneberger Str. – bis K 6 Dorfstraße 45, Tangstedt
K 1 L 105	Von der AS Pinneberg-Süd (A 23) auf K1 Rellinger Str. – Thesdorfer Weg – L 105 Wedeler Weg – Pinneberger Str. 238
L 105 K 1	Von der Pinneberger Str. 238 - L 105 Wedeler Weg - Thesdorfer Weg –K1 Rellinger Str – zur AS Pinneberg-Süd (A 23)

Derzeit läuft das Anhörungsverfahren noch. Der Fachdienst wird sich als Straßenverkehrsbehörde nach Abschluss einer erneuten Prüfung äußern.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass das Land S-H mittlerweile auch den Schleswig-Holsteinischen Landkreistag beteiligt hat. Dieser hat die Kreise unterrichtet und um Stellungnahme gebeten. Eine Äußerung war dem Kreis Pinneberg wg. der äußerst kurzen Fristsetzung nicht möglich (wie auch den übrigen Kreisen im Lande nicht, wie auf Nachfrage in Erfahrung gebracht werden konnte). Der Landkreistag hat signalisiert, dass die Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Landkreistages sich gemeinsam mit den beiden gemeindlichen Spitzenverbänden ablehnend zum Feldversuch äußern wird (insbesondere wegen unerwünschter Verlagerung Gütertransport von der Schiene auf die Straße und Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit).

Kommentar [s5]: Dies ist mir persönlich gar nicht bekannt. Wissen Sie von wem die Beteiligung erfolgte?

gez. M. Zisack