

Beratung und Beschlussfassung zum Bundespilotprojekt „Lang-LKW-Verkehr“

Federführender Fachbereich:

Abteilung Verkehr

mitwirkende Fachbereiche:

II.202

X öffentlich
nicht öffentlich

Aktenzeichen:

Sachbearbeiter/in: Arno Kausch

Datum: 23.01.2012

| BERATUNGSFOLGE | | DATUM | ERGEBNIS |
|----------------------------------|--|--|--------------------------|
| | Wirtschafts-, Verkehrs- und Tourismusausschuss | 17.01.2012 | mehrheitlich beschlossen |
| | Kreistag des Kreises Nordfriesland | 10.02.2012 | |
| Finanzielle Auswirkungen Nein | Genderaspekt betroffen Nein | Stellenplanmäßige Auswirkungen Nein | |

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt folgende Resolution an die Landesregierung:

Der Kreis Nordfriesland unterstützt die Bemühungen, durch den Einsatz von Lang-LKW zur Verminderung von Emissionen, insbesondere von CO₂ und Feinstaub, beizutragen.

Sollten aber während der Versuchsphase auf den für den Versuch freigegebenen Straßen in Nordfriesland nicht hinnehmbare Behinderungen oder gar Gefährdungen durch den Einsatz der Lang-LKW auftreten, sind die entsprechenden Straßen aus dem freigegebenen Streckennetz heraus zu nehmen.

Begründung:

Beschlusslage:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 11.11.11 den Antrag der WG-NF-Fraktion zur Beratung und Beschlussfassung über eine Resolution an die Landesregierung zum Gigaliner-Verkehr in Nordfriesland in den Wirtschafts-, Verkehrs und Tourismusausschuss überwiesen, um – unter Beteiligung eines Vertreters des Verkehrsministeriums – einen Empfehlungsbeschluss für den Kreistag zu erarbeiten.

Informationen:

In der auf fünf Jahre befristeten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verordnet, dass bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Im Einzelnen:

Fahrzeugkombinationen dürfen abweichend von der bisher zulässigen Gesamtlänge von 18,75 m bis zu 25,25 m lang sein.

Verschiedene technische Anforderungen müssen erfüllt sein. Vorhanden sein müssen beispielsweise eine automatische Achslastüberwachung, ein Spurhaltewarnsystem, ein

automatisches Abstandsregelsystem oder Notbremsassistentensystem, ein Kamerasystem am Heck des Fahrzeugs und eine rückwärtige Kenntlichmachung mit der Aufschrift „Lang-LKW“.

Es dürfen keine flüssigen Massengüter in Großtanks, kein Gefahrgut, keine lebenden Tiere und keine Güter, die freischwingend befestigt sind und aufgrund ihrer Masse die Fahrstabilität beeinträchtigen, befördert werden.

Die Fahrer müssen mindestens fünf Jahre ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse CE sein und über mindestens fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüterverkehr verfügen.

Die Fahrer müssen an einer mindestens zweistündigen Einweisung teilgenommen haben, in der insbesondere der sichere Umgang mit den besonderen Fahreigenschaften praktiziert wird.

Die Fahrzeuge dürfen nur am Straßenverkehr teilnehmen, wenn mit diesen an einer wissenschaftlichen Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen teilgenommen wird.

Der Verkehr mit diesen Fahrzeugen ist ausschließlich auf festgelegten Strecken zulässig. In Nordfriesland sind dies die B 199, die B 5 und die L 7 (Bäderstraße) zum Bahnhof Niebüll und die B 200 bis Husum, weiter auf der B 5 zur A 23.

Aus der Zielsetzung und Begründung der Verordnung:

Der Ordnungsgeber verspricht sich von der Teilnahme mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge am Straßenverkehr wissenschaftlich fundierte Aussagen darüber treffen zu können, ob und inwieweit eine Erhöhung der Fahrzeuglängen in Deutschland aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten möglich ist. Eine Erhöhung der Achslasten oder Gesamtmassen wird nicht vorgenommen. Denn die Infrastruktur, insbesondere die Brückenbauwerke, sind für derartige Erhöhungen nicht ausgelegt. Außerdem weisen Fahrzeuge mit höheren Gesamtmassen wegen der höheren kinetischen Energie ein höheres Gefahrenpotential auf und können damit zu schwereren Unfallfolgen führen. Daher hat sich die Bundesregierung darauf verständigt, ausschließlich längeren und nicht schwereren Fahrzeugen die Teilnahme am Straßenverkehr für einen bestimmten Zeitraum zu ermöglichen.

Wesentliches Ziel ist es daher zu untersuchen, ob durch den Einsatz von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge der Verkehrsträger Straße effizienter genutzt werden kann und u. a. auch 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 Fahrzeugen und 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. Die Teilnahme von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge am Straßenverkehr soll mit einer wissenschaftlichen Beurteilung abgeschlossen werden, in welcher die Chancen und Risiken von längeren Fahrzeugen wissenschaftlich bewertet werden.

Es sollen längere Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 40 t bzw. 44 t im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr (LKW, Bahn; Schiff) 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 Gesamtgewichte und Achslasten sowie die Kurvenlaufeigenschaften werden nicht verändert und müssen eingehalten werden.

Der Ordnungsgeber schätzt, dass bundesweit 400 Fahrzeuge an dem Versuch teilnehmen werden.

Die Überwachung der Achslasten ist zum Schutz der Infrastruktur notwendig, um der Gefahr der Überladung zu begegnen, die sich insbesondere aus der größeren Fahrzeuglänge und dem damit verbundenen größeren Volumen ergibt.

Die Ausstattung mit einem Kamera-Monitor-System soll sicherstellen, dass der Fahrzeugführer den Verkehr hinter dem Fahrzeug bzw. der Fahrzeugkombination beobachten kann. Dies dient einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit z. B. bei Landstraßenfahrten, um Kolonnenbildung hinter dem Fahrzeug bzw. der Fahrzeugkombination zu vermeiden sowie bei Abbiegemanövern und beim Rückwärtsfahren, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden.

Ein Schild mit der Aufschrift „Lang-Lkw“ soll dem Verkehrsteilnehmer rechtzeitig zu erkennen geben, dass aufgrund der größeren Länge Überholvorgänge ggf. längere Zeit in Anspruch nehmen können. Dies dient der sicheren Durchführung von Überholmanövern anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere auf Bundesstraßen.

Position der Kritiker:

Die Gigaliner gefährden die Verkehrssicherheit in Nordfriesland. Insbesondere die geplante Strecke über die Bundesstraße 199 ist für den Verkehr mit Gigalinern völlig ungeeignet. Durch die Länge von 25,25 m behindern die Gigaliner den restlichen Verkehr und machen die gesamte Verkehrssituation unübersichtlich. Die Gigaliner sind neben der Verkehrssicherheit auch wegen des zunehmenden Verschleißes an Straßen und Brücken sowie ihrer zweifelhaften Umweltbilanz kritisch zu sehen.

Unter anderem hat auch eine forsa-Umfrage ergeben:

77% aller Bürger sind gegen die Zulassung von Gigalinern (4% mehr als 2007)

67% lehnen auch Testfahrten auf öffentlichen Straßen, wie sie derzeit die deutsche Bundesregierung plant, grundsätzlich ab.

Frauen (85%) lehnen Gigaliner noch stärker ab als Männer (68%).

69% gaben als wichtigsten Grund für ihre Ablehnung von Gigalinern an, dass die Fahrzeuge aufgrund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Zweitwichtigster Grund (66%) für die Ablehnung sind die hohen Infrastrukturkosten, die auf die Steuerzahler zukämen, weil Gigaliner den teilweisen Umbau des Straßennetzes erfordern.

Fast ebenso wichtig (65%) ist den Befragten die Tatsache, dass Gigaliner dazu führen, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und damit der Umwelt schaden

Aus dem Faktenpapier der Initiative für innovative Nutzfahrzeuge:

Beim Einsatz von Lang-Lkw geht es nicht um ein höheres Gewicht. Im Straßengüterverkehr werden überwiegend leichte, aber voluminöse oder sperrige Güter transportiert. Bei gut 80 Prozent der Transporte ist damit das Ladevolumen der begrenzende Faktor. Der Lang-Lkw kommt – wie herkömmliche Lastzugkombinationen auch – mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t bzw. 44 t im Kombinierten Verkehr

aus. Im Feldversuch mit dem Lang-Lkw wird sich nur die Länge der Fahrzeugkombination ändern, die 25,25 m nicht überschreiten soll.

Erste Pilotversuche weisen nach, dass pro transportierter Tonne bzw. pro Transporteinheit Kraftstoffeinsparungen zwischen 15 bis 30 Prozent durch den Einsatz von Lang-Lkw erzielt werden können. Wo heute drei herkömmliche Lkw unterwegs sind, kommt man in Zukunft mit zwei Lang-Lkw aus. Das schont die Umwelt, stärkt den Klimaschutz und schont die Infrastruktur.

Einen Lang-Lkw auf einer zweispurigen Straße zu überholen, stellt in der Praxis kein unvertretbares Risiko dar. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geht von einer zusätzlich benötigten Sichtweite von 50 m beim Überholen aufgrund eines Zeitmehrbedarfs von 0,8 Sekunden aus.

Der Einsatz von Lang-Lkw sieht nicht vor, Supermärkte oder Läden in der Innenstadt zu beliefern. Ungeachtet dessen sollten sich diese Fahrzeuge aus technischer Sicht im gesamten für den Einsatz freigegebenen Netz sicher bewegen können. Sie müssen deshalb die »Richtlinie zur Anlage von Straßen«, den sogenannten BO-Kraftkreis, erfüllen. Sie müssen also einen Kreis mit einem Außenradius von 12,5 m und einem Innenradius von 5,3 m durchfahren können, ohne dass Teile der Fahrzeugkombination aus der 7,2 m breiten Kreisbahn ausscheren.

Der Einsatz von Lang-Lkw belastet die Straßeninfrastruktur weniger als herkömmliche Lkw, da sich das Gewicht auf mehr Achsen verteilt. Während bei herkömmlichen Kombinationen das Gewicht von 5 Achsen getragen wird, sind es bei einem Lang-Lkw 7 bis 8 Achsen. Das hat eine günstigere Achslastverteilung zur Folge. Die Bundesanstalt für Straßenwesen schätzt, dass die Straßenbeanspruchung (Fahrbahnermüdung, Spurrinnen) dadurch um 30 Prozent je Lkw abnimmt. Auch Brücken sind nicht gefährdet: Bereits heute sind im Kombinierten Verkehr auch bei einem Gesamtgewicht von maximal 44 Tonnen sowohl Tragfähigkeit als auch Dauerfestigkeit der Bauwerke sichergestellt.

Aus Sicht der Verwaltung ergaben sich für den Wirtschafts-, Verkehrs- und Tourismusausschuss folgende Beschlussmöglichkeiten über einen Empfehlungsbeschluss für den Kreistag zum Bundespilotprojekt „Lang-LKW-Verkehr“:

Beschlussvorschlag A:

Der Wirtschafts-, Verkehrs- und Tourismusausschuss empfiehlt dem Kreistag folgende Resolution an die Landesregierung:

Der Kreis Nordfriesland lehnt einen Lang-LKW-Verkehr auf den Straßen Nordfrieslands ab und bittet die Landesregierung die entsprechenden Straßen aus dem freigegebenen Streckennetz heraus zu nehmen.

Beschlussvorschlag B:

Der Wirtschafts-, Verkehrs- und Tourismusausschuss empfiehlt dem Kreistag folgende Resolution an die Landesregierung:

Der Kreis Nordfriesland unterstützt die Bemühungen, durch den Einsatz von Lang-LKW zur Verminderung von Emissionen, insbesondere von CO₂ und Feinstaub, beizutragen.

Sollten aber während der Versuchsphase auf den für den Versuch freigegebenen Straßen in Nordfriesland nicht hinnehmbare Behinderungen oder gar Gefährdungen durch den Einsatz der Lang-LKW auftreten, sind die entsprechenden Straßen aus dem freigegebenen Streckennetz heraus zu nehmen.

Begründung:

Der Einsatz von Lang-LKW auf Bundes- und Landesstraßen kann aufgrund schwierigerer Überholvorgänge dieser bis zu 25,25 m langen LKW zu Behinderungen des Verkehrsflusses führen. Dieses wäre insbesondere auf der B 199 als Verbindung zwischen der A 7 und den touristischen Zielen in Nordfriesland, z. B. Sylt, als auch auf der B 5 nicht hinnehmbar. Auch darf die Verkehrssicherheit auf diesen Strecken durch den Einsatz der Lang-LKW nicht leiden.

Sollten während der Versuchsphase nicht hinnehmbare Behinderungen (z. B. längere Kolonnenfahrten) oder Gefährdungen (z. B. durch Überholvorgänge) auftreten, muss gewährleistet sein, dass die Freigabe der entsprechenden Strecke für den Versuch jederzeit aufgehoben werden kann.

Der Wirtschafts-, Verkehrs- und Tourismusausschuss hat in seiner Sitzung am 17. Januar 2012 mehrheitlich den Beschlussvorschlag B beschlossen.

Außerdem wurde in der Ausschusssitzung aufgrund von Medienberichten das Befahren von Bahnübergängen durch Lang-LKW angesprochen. Daraufhin wurde die zuständige DB-AG-Netze um Mitteilung gebeten, ob der einzige in Nordfriesland auf den freigegebenen Strecken zu überquerende Bahnübergang im Zuge der B 5 bei Platenhörn südlich von Husum von den Lang-LKW gefahrlos überquert werden kann bzw. unter welchen Auflagen dieses möglich wäre. Auch der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein wurde hierzu befragt. Eine Antwort steht noch aus. Sollten der Verwaltung bis zur Kreistagssitzung hierzu neue Erkenntnisse vorliegen, werden diese nachgereicht.

In der Ausschusssitzung wurde geäußert, dass die örtliche Ordnungsbehörden angeblich dazu verpflichtet werden sollen, die Bahnübergänge bei jeder Durchfahrt eines Lang-LKW abzusichern. Aus Erfahrungen mit anderen Großraumtransporten kann hierzu berichtet werden, dass eine Absicherung durch die örtlichen Ordnungsbehörden hier nicht gefordert werden, sondern der Fahrer muss sich vor Überqueren des Bahnübergangs mit der Fahrdienstleitung der DB hinsichtlich des Zeitraums zum sicheren Überqueren des Bahnübergangs absprechen.

Dieter Harrsen
Landrat