



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Einsatz von Gigalinern/Lang-LKW in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung des Fragestellers:

In einem Artikel auf Seite 1 des Flensburger Tageblatts vom 14. Januar 2012 mit der Überschrift „Gigaliner: Neue Gefahren“ wird darauf hingewiesen, dass die Räumzeiten auf den Bahnübergängen nur für knapp 19 Meter lange LKW ausgelegt sind.

1. Sind der Landesregierung auf dem für Gigaliner bzw. Lang-Lkw zugelassenen Straßennetz in Schleswig-Holsteinen Straßen bekannt, die einen Bahnübergang aufweisen? Wenn ja, welche? (genaue Straßen- und Ortsbezeichnung)
2. Um welche Art von Bahnübergängen handelt es sich jeweils? (jeweils genaue Typangabe und jeweilige Zuordnung zu der in der Antwort zu Frage 1. genannten Lage/Örtlichkeit)

Die Fragen 1 und 2 werden im Zusammenhang in tabellarischer Darstellung beantwortet:

Bahnübergang	Straße	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Art
Lübeck	Seelandstr.	DB Netz / Dänischburger Uferbahn	nicht technisch gesichert

Bahnübergang	Straße	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Art
Bad Oldesloe	Blumendorf / B 75	Stadt Bad Oldesloe / Industriegleis	Lichtsignalanlage
Ellerau	Bahnstraße / L 76	AKN	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Neumünster	Rendsburger Str. / K 12 / L 328	DB Netz	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Brunsbüttel	Schleswiger Str. / Holstendamm / K 72	Bayer AG / Industriegleis	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Brunsbüttel	Schleswiger Str. / Holstendamm / K 72	Brunsbüttel Port / Industriegleis	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Platenhörn	B 5	DB Netz	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Elpersbütteldonn	L 138	DB Netz	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Süderbrarup	Schleswiger Str. / B 201	DB Netz	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Handewitt	L 96	DB Netz	stillgelegt
Untaften	B 199	DB Netz	stillgelegt
Leck	B 199	DB Netz	stillgelegt
Harrislee	Industrieweg	DB Netz	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Tarp	Bahnhofstraße	DB Netz	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Faulück	B 201	Angelner Eisenbahn UG	Blinklichtanlage

3. Kann die Landesregierung die im Flensburger Tageblatt vom 14. Januar 2012 zitierte Auffassung der Allianz pro Schiene bestätigen, dass die Räumzeiten auf den Übergängen nicht für die bis zu 25,25 Meter langen Lang-Lkw ausgelegt sind?

Es ist im Einzelfall zu überprüfen, ob die Räumzeiten auf den oben genannten Bahnübergängen für Lang-LKW ausreichen. Die ersten Prüfungen haben dies positiv bestätigt.

4. Hat die Landesregierung die Befahrung der im oben genannten Zeitungsartikel erwähnten Bahnübergänge durch Gigaliner bzw. Lang-Lkw genehmigt?
5. Hat die Landesregierung die Befahrung weiterer Bahnübergänge durch Gigaliner bzw. Lang-Lkw, über die im Artikel des Flensburger Tageblatts genannten hinaus, genehmigt? Wenn ja, welche? Wenn nein, wie erklärt sich die Landesregierung den Sachverhalt, dass das für Gigaliner bzw. Lang-Lkw zugelassene Straßennetz in Schleswig-Holstein offenbar mehrere Strecken enthält, die über Bahnübergänge führen?
6. Teilt die Landesregierung die Auffassung der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast, Stand 13.1.2012), dass „die Landesministerien (...) die Geeignetheit der Strecke für den Einsatz mit Lang-Lkw (prüfen) und (...) gegebenenfalls Strecken als geeignet zur Aufnahme in das Positivnetz an das BMVBS weiter(leiten)“?
7. Hat Schleswig-Holstein die Unbedenklichkeit der Bahnübergänge bei dem in der Ausnahmeverordnung des Bundes (LKWÜberStVAusnV) genannten schleswig-holsteinischen Straßennetz geprüft? Wenn ja, wann und wie? Wo sind die Prüfergebnisse dokumentiert?
8. Ist nach Auffassung der Landesregierung die auf der Website des Bundesverkehrsministeriums (Fragen und Antworten zum Feldversuch Lang-Lkw) gemachte Aussage zutreffend, nach der „ein Befahren von Bahnübergängen grundsätzlich nicht stattfinden soll“ und die Überprüfung des für den Gigaliner-Feldversuch freigegebenen Straßennetzes durch die Landesregierungen „vor (...) (diesem) Hintergrund statt(fand)“?

Die Fragen 4 bis 8 werden im Zusammenhang beantwortet.

Das Land Schleswig-Holstein hat gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Aufnahme der am 21. Dezember 2011 veröffentlichten Strecken in die Positivliste zugestimmt. Die Strecken kreuzen die in der Tabelle zu den Fragen 1 und 2 aufgeführten Bahnübergänge.

Von den 15 Bahnübergängen sind drei stillgelegt. Für zwei Bahnübergänge (AKN in Ellerau und Brunsbüttel Ports in Brunsbüttel) wurde durch die Landeseisenbahnverwaltung als Aufsichtsbehörde bestätigt, dass durch das Befahren mit Lang-Lkw keine Sicherheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind.

Die weiteren Bahnübergänge befinden sich noch in der Überprüfung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Aufsichtsbehörden. Solange kein positives Prüfergebnis vorliegt, wird die Befahrbarkeit mit Lang-Lkw durch Auflagen sichergestellt. Hierbei wird der am Feldversuch teilnehmenden Spedition nach Anmeldung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aufgegeben, sich bei der für den jeweiligen Bahnübergang zuständigen Fahrdienstleitung die Fahrtfreigabe erteilen zu lassen. Dieses Verfahren ist ständige Praxis bei Großraumtransporten und wird zum Beispiel beim Transport von Rotorblättern für Windenergieanlagen seit langem unfallfrei angewandt.

Bis heute liegt der BASt im Übrigen keine Anmeldung einer Spedition für die Nutzung des Streckennetzes für Lang-LKW in Schleswig-Holstein vor.

9. Wie kommt es, dass Schleswig-Holstein Strecken unmittelbar bis zur deutsch-dänischen Grenze freigegeben hat (L 17: vom Grenzübergang Padborg über die L 17 (Ochsenweg) südlich und A 7: von der Bundesgrenze Dänemark/Deutschland), obwohl nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums (Fragen und Antworten zum Feldversuch Lang-Lkw) „der grenzüberschreitende Verkehr mit Lang-Lkw (...) gegen EU-Recht (Richtlinie 96/53/EG) (verstößt)“ und „dies (...) auch dann (gilt), wenn in einem Nachbarland der Einsatz von Lang-Lkw gestattet ist“?)

Die Angabe der Strecken erfolgte für das Bundesautobahnnetz jeweils von Beginn bis Ende des Verlaufes. Die Angabe Bundesgrenze zu Dänemark für die BAB A 7 erfolgte, um damit zum Ausdruck zu bringen, dass die BAB A 7 im gesamten Verlauf in Schleswig-Holstein freigegeben ist. Unternehmen, die die A 7 benutzen wollen, müssen die von ihnen zu befahrende Strecke mit Start- und Zielort bei der BASt anmelden. Sollten dabei grenzüberschreitende Strecken gemeldet werden, ist es Aufgabe der BASt, diese nicht für den Feldversuch zuzulassen. Bei der Strecke beginnend am Grenzübergang Padborg (L 17) ist zu beachten, dass die modulare Fahrzeugkombination erst dort zusammengestellt werden kann. Die einzelnen Bestandteile (Zugfahrzeug, Dolly-Achse und Sattelaufleger) können auch getrennt genutzt werden.

10. Warum genehmigt die Landesregierung vor dem o.g. rechtlichen Hintergrund seit dem 1. Dezember 2009 in einer als „Landesversuch“ titulierten Testreihe Fahrten der Spedition Alex Andersen Ølund A/S aus Odense (Dänemark) über den Grenzübergang Ellund nach Nützen-Kampen (Kreis Segeberg)?

Die Ausnahmegenehmigung vom 18. November 2009 für die genannte Spedition wurde unter der Bedingung einer zusätzlich erforderlichen Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO zur Nutzung der konkreten Strecke erteilt. Die Ausnahmegenehmigung allein gestattet mithin keine Teilnahme am Straßenverkehr. Diese Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO war bis zum 30. November 2010 befristet und ist nicht verlängert worden.