



Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Volker Dornquast (CDU)**

und

Antwort

der **Landesregierung** - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Straßenschäden durch zunehmenden LKW-Verkehr

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der 19. Sitzung des Schleswig-Holsteinischen Landtags wurde von verschiedenen Abgeordneten mehrfach die Behauptung aufgestellt, dass die stark steigenden Zahlen der Schwertransporte die Straßen in Schleswig-Holstein besonders belasten und zu deren Schädigung beitragen.

1. Wie hat sich die Zahl der genehmigungspflichtigen Sondertransporte von 2003 bis 2012 in Schleswig-Holstein entwickelt? Bitte tabellarisch darstellen.
2. Wie viele dieser genehmigungspflichtigen Sondertransporte durften ausschließlich Bundesstraßen in Schleswig-Holstein nutzen und wie viele gleichzeitig auch das übrige Straßennetz?
3. Wie viele davon unterlagen wegen der Überschreitung der zulässigen Gewichtsgrenzen und/ oder wie viele wegen der Überschreitung der zulässigen Längen und/ oder Breiten der besonderen Genehmigung?

Die Fragen 1 - 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die für diese Transporte erforderlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren werden bundesweit fast ausschließlich über das internetbasierte Computerprogramm „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS)“ abgewickelt. VEMAGS leistet ausschließlich eine Zählung der gestellten Anträge und der erteilten Bescheide. Das Programm ermöglicht aber keine

statistische Auswertung der Gesamtzahl der zugelassenen Fahrten (diese ist nicht identisch mit der Zahl der Anträge), der jeweiligen Fahrstrecken sowie der Abweichungen bei Abmessungen und Gewichten, die die Genehmigungsbedürftigkeit begründen.

Für die für diese Transporte erforderlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren sind die Landrätinnen und Landräte der Kreise sowie die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der kreisfreien Städte zuständig. Die Straßenbauverwaltung des Landes wirkt im Rahmen des Anhörungsverfahrens in diesen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren mit.

Die nachfolgende Tabelle gibt die Gesamtzahl der beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein durchgeführten Anhörungsverfahren, in denen schleswig-holsteinische Strecken betroffen waren, wieder. Rückschlüsse auf die Anzahl der durchgeführten Fahrten können daraus nicht gezogen werden und wären auch bei einer nachträglichen manuellen individuellen Auswertung aller Verfahren nicht möglich.

Jahr	Anhörungen
2003	20.330
2004	18.212
2005	20.251
2006	21.628
2007	24.189
2008	28.472
2009	29.116
2010	30.022
2011	36.982
2012	40.687

4. Welches maximale Gesamtgewicht ist nach Auffassung der Landesregierung für Gigaliner in Schleswig-Holstein erlaubt und wie unterscheidet sich das maximal zulässige Gewicht für Gigaliner von demjenigen für normale Sattelzüge?

Da in der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) keine speziellen Regelungen getroffen worden sind, dürfen auch Lang-LKW die in § 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aufgeführten maximalen Achslasten und Gesamtgewichte nicht überschreiten. Ihre Gesamtmasse ist insofern identisch mit den zulässigen Gewichten von 40 t für normale Sattelzüge (bzw. 44 t im Kombinierten Verkehr).

5. Wie viele Achsen hat nach Auffassung der Landesregierung ein normaler Sattelzug und welche Achslast darf dabei pro Achse nicht überschritten werden?

Die überwiegend in Deutschland eingesetzten Sattelzüge verfügen über fünf Achsen (2-achsige Sattelzugmaschine, 3-achsiger Sattelaufleger). Die maximale zulässige

Achslast bei dieser Kombination beträgt 10 t für die Lenkachse und 11,5 t für die Antriebsachse der Zugmaschine sowie 24 t für das dreifach Achsaggregat des Aufliegers.

6. Ist nach Auffassung der Landesregierung die Annahme richtig, dass ein Gigaliner schon auf Grund der Überschreitung der allgemeinen Längenbegrenzung mehr Achsen haben muss, als ein normaler Sattelzug?
Wenn ja, ist dann nach Auffassung der Landesregierung die Achslast in Bezug zum maximal zulässigen Gesamtgewicht höher oder niedriger als bei einem normalen Sattelzug und wie beurteilt sie in diesem Zusammenhang die Belastung für die Straße?
Wenn nein, bitte begründen.

Die Annahme trifft zu. Die Straßenbelastung ist daher niedriger.