

**Positionspapier
der
Arbeitsgemeinschaft Rohholz e.V.**

**Vorschlag zur Lösung des Problems der
Brückenbelastung durch
Kalamitätsholztransporte in Baden-
Württemberg**

Ansprechpartner:	Lukas Freise E-Mail: lukas.freise@ag-rohholz.de Dr. Tim Pettenkofer E-Mail: tim.pettenkofer@ag-rohholz.de
Weitere relevante Dokumente:	<ul style="list-style-type: none">• Erlass Schadholztransporte (Kalamitätsholz) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 31.07.2020• Lang-/Schadholztransporte mit über 44 Tonnen Gesamtgewicht – Negativliste• Projektbericht „Optimierung der Holzlogistik in Baden-Württemberg“, Ehningen, Freiburg, Berlin 2015.
Stand:	14.09.2020

Hintergrund

Am 31.07.2020 stellte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg einen Erlass aus, der den Abtransport von Schadholz aus Wäldern in Baden-Württemberg mit einem erhöhten zulässigen Gesamtgewicht für LKW von 44 Tonnen regelt. Gemeinsam mit dem Erlass wurde eine Negativliste publiziert, in der insgesamt 515 Brückenbauwerke gelistet sind, deren Befahrung durch Holztransporte mit erhöhtem Gewicht zum Schutz der Brückeninfrastruktur untersagt wird. Staatssekretär Dr. Lahl äußerte sich im Nachgang allerdings gesprächsbereit, wenn es darum ginge, einzelne für den Holztransport besonders wichtige Brücken von dem Verbot auszunehmen. Gleichzeitig verfügt das Land mit den Untersuchungen im Projekt „Optimierung der Holzlogistik in Baden-Württemberg“ über detaillierte Daten zu Brückenbelastungen durch Holztransporte, die bislang noch nicht berücksichtigt wurden. Die Studie hatte damals auch gezeigt, dass Holztransporte durch ihre speziellen

Achsenkonfigurationen die Infrastruktur oft deutlich weniger belasten als konventionelle Gespanne, die aber auch heute noch im kombinierten Verkehr mit 44 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf allen Brücken fahren dürfen.

Position der AG Rohholz

Die AGR begrüßt ausdrücklich, dass im Streit um die verbesserte Abfuhr von Kalamitätsholz zwischen dem Ministerium für Ländlichen Raum Baden-Württemberg und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg nun der Wille erkennbar ist, eine im wahrsten Sinne des Wortes „tragfähige“ Lösung zu finden, die den optimierten Schadholztransport zwar ermöglicht, aber auch bestrebt ist, die Infrastruktur dabei nicht über Gebühr zu belasten.

Den pauschalen Ausschluss von entsprechenden Schadholztransporten von der Befahrung der Vielzahl von Brückenbauwerken, die in der Negativliste zu finden sind, halten wir für überzogen. Der Holztransport nimmt insgesamt für gewöhnlich nur einen sehr geringen Anteil des Schwerverkehrs in Baden-Württemberg ein, die Kalamitäten steigern aber den Transportbedarf in den besonders betroffenen Gebieten. Durch eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts wird die Zahl der für den Abtransport notwendigen Fahrten deutlich reduziert und wichtige Zeit beim Kampf gegen den Borkenkäfer gewonnen. Durch einen schnelleren Abtransport kann so auch die Gesamtschadholzmenge und somit auch die Summe der für den Abtransport insgesamt benötigten Fahrten begrenzt werden.

Eine individuelle (Vor)prüfung von bestimmten Strecken und den dortigen Brücken halten wir auf Grund der Vielzahl von täglichen Transportbewegungen aus unterschiedlichsten Waldgebieten zu den Abnehmern für nicht praktikabel.

Lösungsvorschlag:

Baden-Württemberg verfügt aufgrund eines Projektes „Optimierung der Holzlogistik in Baden-Württemberg“ aus den Jahren 2014 und 15 über einen deutschlandweit einzigartigen Schatz von Daten. Im Rahmen dieses Projekts wurden durch die Technische Universität Berlin 900 baden-württembergische Brücken unterschiedlichen Typs modelliert und auf ihre Tragfähigkeit bezüglich Holztransporten mit höheren LKW Gewichten geprüft. Zugrunde gelegt wurde das spezielle Achlastsystem von Holztransportern. Langholztransporter haben aufgrund ihrer günstigen Geometrie (großer Abstand der Hinterachsen zur Zugmaschine) eine deutlich geringere Flächenlast als Kurzholztransporter bei gleichem Fahrzeuggesamtgewicht. Die wesentlich größere Gesamtlänge des Langholztransporters macht sich besonders auch im Vergleich zum typischen Sattelzug (LKW mit zweiachsiger Zugmaschine und dreiachsigem Sattelaufleger) durch eine geringere Beanspruchung der Brücken bei gleichem Fahrzeuggesamtgewicht bemerkbar.

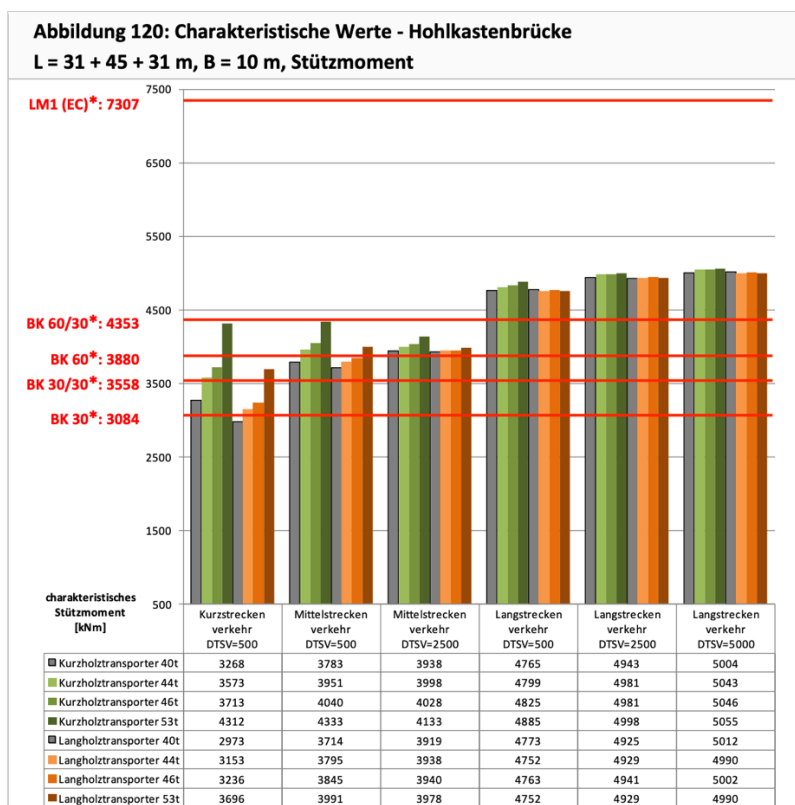
Im Brückenkollektiv zeigten sich deutliche Unterschiede in der Mehrbelastung von bestimmten Brückentypen.

Vorschlag der AGR wäre nun, die vom Ministerium publizierte Negativliste auf die Brückentypen zu reduzieren, die sich in der Studie als durch erhöhte Holztransportgewichte besonders belastet gezeigt haben.

In der Untersuchung war der Typ der **Hohlkastenbrücke** (L = 31 + 45 + 31 m, B = 10 m) als einziger so befunden worden, dass im besonders belastenden Kurzstreckenverkehr die Befahrung mit Kurzholztransportern von 44t zGG das der Brücke zugrunde liegende notwendige Lastmodell nicht ausreichen würde. Dies bedeutet nicht, dass die Brücken diese höheren Gewichte nicht grundsätzlich aushalten, sondern nur, dass die Gewichte auf Dauer das Belastungskollektiv überschreiten, das für den Betrieb der Brücke bei deren Bau zugrunde gelegt worden ist.

Explizit heißt es in der Auswertung der TU Berlin:

„Für den Dreifeldträger mit den Spannweiten 31 + 45 + 31 m und einzelligem Hohlkastenquerschnitt in Massivbauweise zeigt die folgende Abbildung die charakteristischen Stützmente. Im Vergleich zur bisherigen Zulassung der 40 t Kurzholztransporter (graue Balken) erhöht sich die Beanspruchung durch 44 t, 46 t und 53 t Kurzholztransporter um maximal 9,3 %, 13,6 % bzw. 31,9 %. Die Erhöhung durch 44 t, 46 t und 53 t Langholztransporter im Vergleich zu 40 t Langholztransportern (graue Balken) betragen maximal 6,1 %, 8,8 % bzw. 24,3 %. Die Verkehrskategorie mit der höchsten relativen Steigerung stellt dabei der Kurzstreckenverkehr dar. Aus der Abbildung sind die mindestens notwendigen normativen Lastmodelle ersichtlich: – Kurzstreckenverkehr: BK 30/30 – Mittelstreckenverkehr: BK 60/30* – Langstreckenverkehr: LM1 (EC)* **Ab einer Zulassung von 44 t Kurz- oder 53 t Langholztransportern wäre das notwendige Lastmodell im Kurzstreckenverkehr nicht mehr ausreichend.**“¹*



* In den Brückenklassen 30, 30/30, 60, 60/30 und LM1 werden hier Geh- und Radwege nicht belastet.

¹ Projektbericht Optimierung der Holzlogistik in Baden-Württemberg, Berlin Ehningen (u.a.) 2014, S. 281. Abrufbar unter www.ag-rohholz.de in der Rubrik „Holztransport und Logistik“.

Die Untersuchung des Brückenkollektivs erfasst zwar keine „realen“ Brücken mit konkreten Abnutzungserscheinungen, zeigt aber gut, welche spezifischen Brückentypen durch höhere Gesamtgewichte proportional stärker belastet werden. Die zur Verfügung stehenden Daten ermöglichen aus Sicht der AGR eine bessere Entscheidungsgrundlage für die Beschränkung des Schadholztransports als ein pauschaler Katalog, der den Einsatz von höheren Transportgewichten für Kalamitätsholz und damit den Schutz des Waldes faktisch unmöglich macht.

Fazit:

Im Sinne des Angebots von Staatssekretär Dr. Lahl schlagen wir die Überarbeitung der Negativliste Brückenbauwerke durch das Landesverkehrsministerium vor. Notwendig wäre eine Identifikation der Brückentypen und eine Beschränkung der aufgelisteten Bauwerke auf den oben beschriebenen Typ „**Hohlkastenbrücke**“. Sind darüber hinaus bei einzelnen Brücken besondere Schäden bekannt, könnten diese in der Liste ergänzt werden. Grundsätzlich würde sich dann natürlich die Frage stellen, warum diese Brücken dann nicht für den gesamten Verkehr über 40t gesperrt werden sollten.