

# Die gesetzlichen Bestimmungen im Langholztransport

Referat von Ing. Hans Huttner auf der Interforst '90 zur Fachveranstaltung "Holztransport" des BdHG

Zunächst möchte ich alle Anwesenden und besonders alle Holztransporteure begrüßen und freue mich, daß so viele - trotz der herrschenden enormen Arbeitsüberlastung - Zeit gefunden haben, die Interforst und diese Fachveranstaltung zu besuchen. Die große Zahl von hier anwesenden Langholztransport-Unternehmern, die es erforderlich machte, daß wir in den großen Tagungssaal umziehen mußten, verdeutlicht am besten, daß existenzbedrohende Probleme in dieser Branche vorhanden sind und man sich von dieser Veranstaltung einen Impuls zum Ausräumen dieser Probleme erwartet.

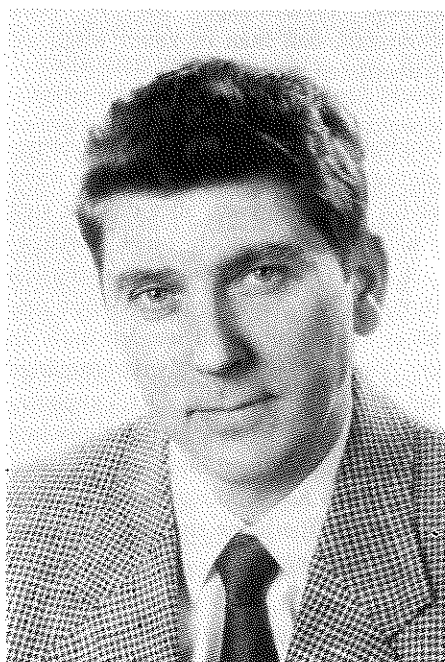


Foto: Ing. Hans Huttner, Mitglied in den Ausschüssen "Fahrzeug- und Gerätetechnik" und "Allgemeines Verkehrsrecht" im BdHG.

Meine Aufgabe ist es heute, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Langholztransport darzustellen und die vorhandene Problematik zu erläutern. Daß der BdHG mich mit diesem Thema beauftragt hat, liegt in erster Linie daran, daß 1984 im Holz-Zentralblatt ein längerer Artikel von mir zum gleichen Thema erschienen ist.

Zunächst möchte ich eine Größenordnung des Stammholztransportes in Bezug zum gesamten Güterverkehr auf der Straße innerhalb der BRD geben. Der Stammholztransport hat in etwa

einen Anteil von 2 % der gesamten auf der Straße beförderten Güter.

Die Haupt-Kilometerleistung dieser Transporte wird im Nahverkehr erbracht. Der Stammholztransport ist somit klein und regional genug, um gewisse Ausnahmeregelungen zu gestatten. Der Land- und Forstwirtschaft werden von jeher gewisse Erleichterungen gegenüber den Industriebetrieben zugestanden. Der Stammholztransport ist das Bindeglied zwischen der Forstwirtschaft und der Sägeindustrie. Ihm muß ein ungestörter Fluß auf unseren Straßen gewährleistet werden. Zur Zeit ecken diese Transporte häufig an bestehende Gesetze. Das Transportaufkommen hat neben der vielleicht volkswirtschaftlichen Unbedeutbarkeit von 2 %, doch solch ein Volumen, daß es kein unzumutbares Verlangen darstellt, wenn sich die Regierung und die Berufsgenossenschaften einmal ein paar Stunden Zeit nehmen und den Bedürfnissen angepaßte Gesetze und Richtlinien erlassen.

Nun zum Istzustand der Bestimmungen:

Der gewerbliche Stammholztransport (mit dem Werksverkehr) bewegt sich innerhalb der allgemein gültigen Bestimmungen der StVZO und StVO. Erleichternde Sonderregelungen, wie z. B. für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen kommen nicht zur Anwendung.

Langholzzüge sind im Leerzustand ganz normale Lastzüge. Im beladenen Zustand entsteht jedoch eine Überlänge, für die eine Sondergenehmigung erforderlich wird.

Je nach Länge von Fahrzeug und Ladung kommen verschiedene Arten von Sondergenehmigungen in Frage.

Wenn die Zuglänge 18 m und die Sattelzuglänge 16,5 m nicht überschreiten und nur ein Ladungsüberhang vorhanden ist, so ist eine Ausnahme nach § 46 StVO erforderlich. Diese Genehmigung erteilt die untere Verkehrsbehörde, in Bayern sind das die Landratsämter. Die Länge des genehmigten Überhanges variiert von Behörde zu Behörde, etwa in den Grenzen 4 bis 6 m, ab Fahrzeugende und 5 bis 6 m ab letzter Achse. Legen wir eine Zuglänge von 18 m zugrunde und

einen genehmigten Ladungsüberhang von 6 m, so kann man mit solch einem Zug Langholz von max. 19 m Länge transportieren.

Man meint, diese Länge sollte ausreichen, denn wann wird schon ein Balken von 19 m Länge benötigt?

Bis 1982 wurde in Bayern Langholz auf 18 m Länge eingeschnitten, dann gingen der Staatsforst in Absprache mit den Sägewerken dazu über, die Stämme auf 21 m Länge auszuhalten. Die Staatsministerien des Inneren von Bayern und Baden-Württemberg erließen eine gemeinsame Regelung, wonach Langholztransporte bis 27 m Gesamtlänge erlaubt wurden. Für die längere Aushaltung des Stammholzes sprachen mehrere Gründe:

A) für den Forst

1. die geringeren Aufarbeitungskosten
2. die geringeren Rückekosten
3. der höhere Erlös, da der dünne Zopf mit dem Hauptstamm vermessen wird und dessen Rohholzklasse erhält und damit einen höheren Preis

B) für die Säge-Industrie ergibt sich der Vorteil der besseren Stammausnutzung.

Das Transportgewerbe ist bereit, die schwierige Transportaufgabe zu meistern, sich ständig mit einer Zuglänge von 27 m bewegen zu müssen. Zuweilen stoßen diese Transporte allerdings an Grenzen, z. B. in engen Ortsdurchfahrten oder in Fremdenverkehrsorten mit Grüninseln mitten in den Kreuzungen.

Verwunderlich in diesem Zusammenhang ist, daß aus rein wirtschaftlichen Erwägungen die größere Zuglänge genehmigt wurde und offensichtlich nur deshalb, weil die Interessen des Staatsforstes dahinter standen. Anderen Transport-Sparten werden aus wirtschaftlichen Erwägungen keine Sondergenehmigungen erteilt. Um es klar zu sagen, den Langholz-Transporteuren wäre es lieber, wieder wie früher mit 24 m Gesamtlänge, als mit 27 m zu fahren.

Der momentane Stand ist aber 27 m Gesamtlänge. Welche Genehmigungen sind hierzu erforderlich?

1. Der Lastzug übersteigt die nach StVZO zulässige Länge von 18 m (bzw. der Sattelzug von 16,5 m). Für den Zug ist deshalb eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erforderlich. Diese Ausnahmen können nur die Länder-Regierungen erteilen. Es wird dabei bestätigt, daß der Lastzug technisch für die Überlänge geeignet gebaut ist und bestimmte Werte bezüglich des Spurlaufverhaltens eingehalten werden. Voraussetzung, daß die Regierung solch eine Genehmigung erteilt, ist immer ein TÜV-Gutachten.

2. Wenn nun die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO vorliegt, darf aber der Transport noch nicht durchgeführt werden. Von der unteren Verkehrsbehörde (dem Baulastträger) muß dann noch eine Ausnahmegenehmigung nach § 29 StVO beantragt werden. Dies ist praktisch die Fahrerlaubnis für das technisch überprüfte Sonderfahrzeug. Die untere Verkehrsbehörde kennt ihr Wegenetz und muß das, von der Regierung für technisch geeignet erklärte Fahrzeug, nicht auch zwangsläufig zum Verkehr zulassen. Verweigerungen einer Fahrerlaubnis nach § 29 StVO kommen vor allem im Schwerlastverkehr vor, wegen unzureichender Brückentragkraft. Im Langholzbereich ist mir nicht bekannt, daß jemals eine Genehmigung verweigert worden wäre - es sei denn, das Fahrzeug war technisch ungeeignet.

Mit dem § 29 wird auch gleichzeitig der § 46 StVO, den zulässigen Überhang betreffend, in einem Gutachten abgehandelt.

Es werden heute in der Regel Dauererlaubnisse für 3 Jahre ausgestellt, einige Bezirke stellen jedoch nur Genehmigungen mit Gültigkeit von einem Jahr aus, dann muß wieder neu beantragt werden.

Von den Langholztransporteuren wird an die Fahrzeugbauer immer wieder die Forderung gestellt, für die Nachläufer doch generelle Sondergenehmigungen nach § 70 StVZO erstellen zu lassen. Dies ist aber leider nicht möglich, denn der Nachläufer alleine hat keine Überlänge, diese entsteht erst in der Zusammenstellung des Zuges. Es kann ein Mustergutachten erstellt werden, das die TÜV-Abnahme erleichtert, aber es muß prinzipiell mit jedem Langholzzug der

gleiche Weg beschriftet werden:

Es ist ein TÜV-Gutachten erforderlich, in dem der LKW mit Fahrgestell-Nummer und der Anhänger mit Fahrgestell-Nummer genau technisch beschrieben sind, und mit diesem Gutachten muß dann für jeden Zug einzeln die Sondergenehmigung bei der Regierung beantragt werden. Dies ist zwar nicht besonders verständlich, da für das Spurlaufverhalten des Langholzzuges nur der Nachläufer maßgebend ist und das Zugfahrzeug praktisch keine Rolle spielt - aber so ist nun mal das Gesetz.

Bei der Erteilung von Sondergenehmigungen nach § 29 StVO ist normalerweise ein Anhörverfahren mitverbunden. Das erteilende Landratsamt befragt die Nachbarlandkreise durch die die Transporte ebenso gehen, ob irgendwelche Bedenken bestehen oder besondere Auflagen für notwendig erachtet werden. Solche Verfahren können sich wochenlang hinziehen.

Bayern und Baden-Württemberg verzichten - wohl zur eigenen Arbeitsentlastung - auf die umständlichen Anhörverfahren bei Langholz-Transporten. Da drängt sich natürlich die Frage auf, ob die Regierung mit der § 70-Genehmigung nicht gleichzeitig eine flächen-deckende Fahrerlaubnis (§ 29) mit ausstellen könnte? Wer durch mehrere Bundesländer fährt, muß bei allen Regierungen eine eigene Ausnahmegenehmigung beantragen. Diese umständliche Handhabung paßt nicht in eine Verkehrspolitik, die von der EG träumt.

Mit den Sondergenehmigungen werden Auflagen verbunden, die der Transporteur zu erfüllen hat. Da gibt es sinnvolle Auflagen und andere, die sinnlos, ja zum Teil sogar schädlich sind. So ist es sicher notwendig, daß der übrige Straßenverkehr auf das überlange Fahrzeug aufmerksam gemacht wird, dies geschieht in ausreichendem Maß durch ein gelbes Rundumlicht am LKW-Dach und eines am Anhänger-Ende sowie rot-weiß-Schraffuren am Anhänger Heck mit evtl. einer Warnaufschrift und einer Überhangfahne am längsten Stamm. Bei Nachtfahrten ist am Ladungsüberhang natürlich noch eine rote Schlußleuchte anzubringen.

Darüberhinaus werden aber häufig schädliche oder nicht erfüllbare Auflagen gemacht:

1. Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 62 km/h. Auf Landstraßen dürfen LKWs ohnehin nur 60 km/h fahren. Die Begrenzung trifft somit nur auf Bundes-Autobahnen zu. Die merkwürdige Zahl von 62 kommt deshalb zustande, weil nur Fahrzeuge die Autobahn benutzen dürfen, die schneller als 60 km/h fahren. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 62 km/h kann für Großraum- und Schwertransporte sinnvoll sein, da bei höherer Geschwindigkeit eventuell instabile Fahrzustände auftreten. Für Langholzzüge stellt es allerdings kein technisches Problem dar, 80 km/h oder auch noch schneller zu fahren. Langholzzüge sind wegen der harten Einsatzbedingungen sehr stabil gebaut und weisen ein ruhiges und sicheres Fahrverhalten auf. Wenn man auf den Autobahnen unterwegs ist, trifft man häufig auf ganz normale Fernlastzüge, die so stark schlingern, daß man es kaum wagt, sie zu überholen.

Langholzzüge werden in den Sondergenehmigungen teilweise schon nicht mehr auf 62 km/h begrenzt, aber das hat sich bundeseinheitlich noch nicht durchgesetzt. Eine Gefahr geht von dem langsam fahrenden Langholzzug in der Weise aus, daß er ständig überholt werden muß. In der Vielzahl dieser Überholvorgänge liegt das Unfallpotential. Der Langholzzug kann sich von seiner technischen Auslegung her problemlos in den fließenden LKW-Verkehr einreihen. Die paar Meter Überlänge sind auf der Autobahn bedeutungslos.

2. Eine Auflage, die nicht eingehalten werden kann, beinhaltet Fahrverbote zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten oder generell bei Nacht, zu Hauptverkehrszeiten sowie bei Nebel, Glatteis und Schneefall. Langholzzüge haben eine wichtige Aufgabe zu erfüllen, nämlich die Sägewerke mit dem Rohstoff "Holz" zu versorgen. Wenn die Zeit, wo diese Fahrzeuge auf die Straße dürfen, so stark reduziert wird, können sie ihre Aufgabe nicht mehr voll erfüllen, das würde einen häufigen Stillstand der Werke bedeuten. Wie schon erwähnt, fügen sich Langholzzüge in den normalen Verkehr problemlos ein, sie stellen kein Stau verursachendes, besonderes Hindernis dar. Bei schlechten Sichtverhältnissen können sie wegen der Kennzeichnung mit Rundumleuchten von anderen Verkehrsteilnehmern sogar besser wahrgenommen werden als normale Lastzüge.

3. Häufig wird zur Absicherung des Ladungsüberhanges noch eine Tafel 1000 mm breit und 400 mm hoch vorgeschrieben, die in 1 m Höhe über der Fahrbahn angebracht sein soll. Solche Tafeln sind sehr gefährlich, da sie durch den Fahrtwind stark pendeln und beim Überfahren von Bodenwellen der Überhang schwingt, so daß durch beide Belastungen die Befestigung ausreissen und die Tafel andere Verkehrsteilnehmer verletzen kann. Beim Abbiegen an Kreuzungen kommt es vor, daß der Überhang über parkende Autos oder Gartenzäune hinwegstreift. Hier ist eine stabile, tiefhängende Tafel ebenfalls ungeeignet. Außerdem werden durch diese Tafeln die Schlußleuchten verdeckt. Als einzige Absicherung des Überhanges sollten Plastikfahnen mit Drahtbügel zur Anwendung kommen.

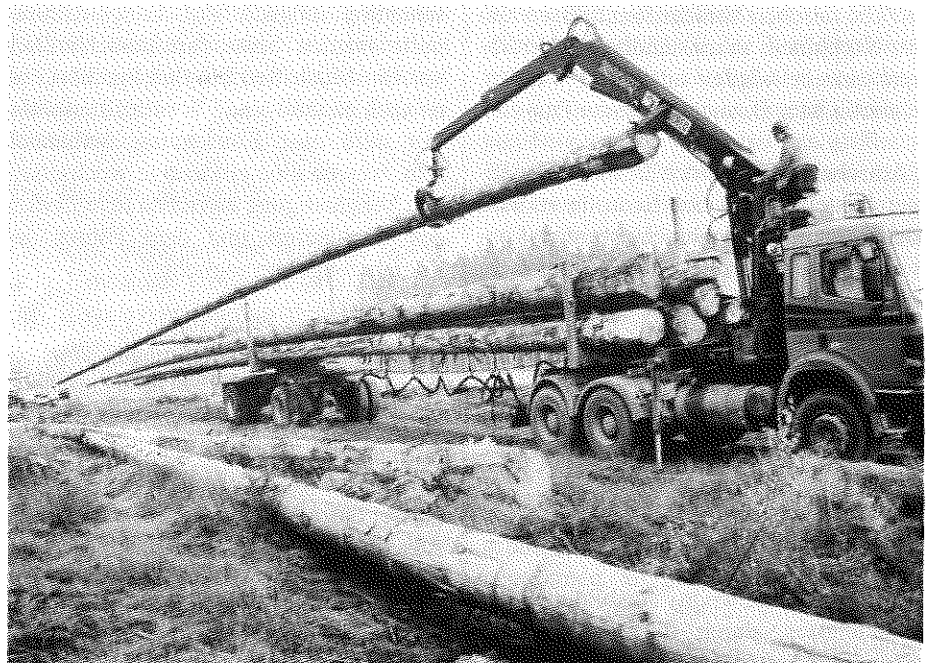
4. Seitlich an der Ladung sind gelbe Rückstrahler vorgeschrieben. Die Befestigung an der Ladung ist jedoch problematisch, besonders in der vorgeschriebenen Höhe von nur 900 mm. Es ist auch hier zu überlegen, ob auf die Strahler nicht verzichtet werden kann, da der Zug durch die gelben Rundumleuchten ausreichend auf sich aufmerksam macht und nicht so leicht übersehen werden kann.

5. Zu den Sondergenehmigungen werden häufig mehrseitige, feingedruckte Auflagen für Großraum- und Schwertransporte beigeheftet. Die Polizei benötigt bei Kontrollen schon eine halbe Stunde zum Lesen dieser Auflagen und muß sich umständlich die Punkte herausuchen, die überhaupt für den Langholztransport zutreffen, diese Handhabung ist äußerst unbefriedigend.

Nun müssen wir uns noch mit den Unfallverhütungsvorschriften befassen, die ja auch praktisch Gesetzescharakter haben.

Um einen sicheren Langholztransport zu gewährleisten, müssen vom Hersteller der Fahrzeuge, wie vom Betreiber eine Reihe von Punkten beachtet werden. Diese sind in den berufsgenossenschaftlichen "Langholzrichtlinien" zusammengefaßt. Ich will die wichtigsten in Schlagworten nennen:

1. Stabile Ladeschemel und Rungen, die den Beanspruchungen standhalten.
2. Zahnschienen zum Verhindern des Verrutschens der Ladung.



Werksfoto: Hiab-Foco

3. Verspannung der Ladung am LKW- und am Anhänger-Schemel durch Ketten, Seile oder Gurte.
4. Das Fahrerhaus-Schutzgitter (oder besser gesagt, der Fahrer-Schutz).
5. Sichere Aufstiege und Tritte.
6. Bau- und Betriebsvorschriften für Zusatzlenkungen, Seilwinden, Ladekräne.

In den Langholz-Richtlinien befinden sich jedoch auch eine Reihe von Absätzen, die überholt sind. Sie befassen sich mit Ladeseilwinden, Seilrollen, Aufsteckrungen, Ladebäumen usw. Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung freut sich in diesem Zusammenhang ganz besonders über die Wiedervereinigung, da die alten Richtlinien nun doch noch ungeahnte Aktualität erlangt haben für den vorhandenen Fahrzeugbestand auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Nichtsdestotrotz fehlt eine Anpassung der Richtlinien an moderne Langholztransportfahrzeuge. So wird z. B. die Kranverladung nur gestreift und die neuen Ladeschemeltypen werden überhaupt nicht behandelt.

Als die neuen Langholztransport-Richtlinien im Entwurf waren, richtete ich am 18.03.1975 ein längeres Schreiben an den Ausschuß und bat, die neuen Gegebenheiten im Langholztransport, wie Ladekran und neue Schemeltypen, voll zu berücksichtigen. Vor allem regte ich

an, auf die Rungenketten zu verzichten, da sie bei den neuen Schemeln nicht mehr nötig sind und das Befestigen der Ketten und Spannmittel auf der Ladung ein hohes Unfallrisiko in sich birgt.

1978 erschienen die neuen LH-Richtlinien, ohne daß die Anregungen berücksichtigt worden wären. Es finden sich folgende Sätze:

"Zum Verbinden einander gegenüberliegender Rungen und zum Verspannen der Ladung müssen Langholzfahrzeuge mit Spannmitteln ausgerüstet sein, die eine Mindestbruchkraft von 63.000 N aufweisen ... usw.

Spanneinrichtungen sollen so angebracht sein oder angebracht werden können, daß zu ihrer Betätigung die Fahrzeuge nicht bestiegen werden müssen ..."

1978 gab es keine Konstruktion, die Rungen oben zu verbinden und diese Spannmittel von unten zu bedienen. Man muß sich das vorstellen, es wurde eine Vorschrift erlassen, ohne daß überhaupt eine technische Lösung vorhanden war. Auch heute, 12 Jahre später, gibt es diese Lösung nicht. Zwingend vorgeschrieben sind die Rungen-Verbindungsketten, also muß die Langholz-Ladung bestiegen und müssen die Ketten eingehängt werden. Nur macht das niemand, weil sich keiner dem hohen Absturzrisiko aussetzt und weil es aus Sicherheitsgründen auch wirklich nicht erforderlich ist.

Solche falschen Vorschriften müssen nun im Nachhinein in umständlichen Verfahren einzeln wieder ausradiert werden. Unnötig ist z. B. auch folgender Passus:

"Am oberen Ende oder an ihren Verlängerungsteilen muß eine Seilrolle vorhanden sein oder angebracht werden können." Eine Seilrolle muß heute nicht mehr angebracht werden können, das ist eine unnötige Vorschrift. Eine weitere überholte Vorschrift lautet:

"Aufgeprotzte Nachläufer müssen auf den Kranfahrzeugen an mindestens zwei Punkten sicher befestigt werden (z. B. durch Spindelspanner)."

Durch entsprechende Ausbildung des Standplatzes, durch die pneumatische Standbremse und durch hydraulisch verstellbare Rungen, steht der Nachläufer nach dem Aufprotzen, ohne einen

steuerung möglich ist." Langholztransporte werden heute fast ausschließlich im Ein-Mann-Betrieb durchgeführt, so ist auch nachfolgende Vorschrift unnötig: "Es muß eine Einrichtung vorhanden sein, welche eine eindeutige wechselseitige Verständigung zwischen dem Lenker des Nachläufers und dem Führer des Zugfahrzeuges ermöglicht."

Ein weiterer Problempunkt sind die Überlast-Abschalteinrichtungen bei Langholz-Ladekränen. Die Langholz-Verladung geschieht mit schnellen Bewegungen, es ist ein sehr dynamischer Vorgang. Wenn im Bewegungsfluß, durch das Ansprechen der Überlast-Abschalteinrichtung der Kran plötzlich blockiert, besteht Umsturzgefahr für das Fahrzeug und der in Fahrt befindliche Stamm kann nicht mehr abgefangen werden und schlägt mit zerstörender Wucht an die Anhänger-Runge.



Werkfoto: Epsilon

zusätzlichen Handgriff, bombenfest. Es sind keine zusätzlichen Niederspannvorrichtungen mehr notwendig.

Desweiteren findet man in den berufsgenossenschaftlichen Richtlinien: "Die Zusatzlenkung muß selbsthemmend oder formschlüssig feststellbar sein." Das ist bei den heute üblichen hydraulischen Zusatzlenkungen nicht mehr zutreffend, ebenso ist der Satz überholt: "Die Zusatzlenkung muß am Nachläufer ausschließlich durch Muskelkraft betätigt werden können (z. B. mit einem Lenkrad). Dies gilt auch wenn Fern-

Für Überlastsicherungen von Kranen ist seit 1986 ein neuer Richtlinien-Entwurf in Vorbereitung. Ich habe mich 1987 an das entsprechende Gremium gewandt und auch 1989, nochmals mit einer zweiseitigen Darlegung.

Heute sind die Überlast-Abschalteinrichtungen im Langholz-bereich sämtlich abgeklemmt oder so hoch eingestellt, daß sie praktisch nicht mehr ansprechen. Wenn die neuen Richtlinien erlassen werden und nicht mehr manipulierbare Überlast-Abschalteinrichtungen auf den Markt kommen, bin ich sicher, daß es bei der Langholz-Verladung aus dem

beschriebenen Grund zu Unfällen kommen wird.

Es ist sehr unbefriedigend, daß die Berufsgenossenschaften Richtlinien zur Unfallverhütung erlassen, ohne sich mit Fachleuten des betreffenden Spezialgebietes an einen Tisch zu setzen und die Problematik zu erörtern. Es werden zwanzig Jahre alte Kamellen ungeprüft übernommen und einige Neuerungen nach eigenem Gutdünken (ohne breite Recherchen) hinzugefügt - dies ist zumindest mein Eindruck.

Eine EG-Arbeitsgruppe befaßt sich z. Zt. mit hydraulischen Lenkanlagen. Dort hat man eine Idee entwickelt, es müßte im LKW eine Anzeige vorhanden sein, die warnt, wenn der Anhänger aus der Spur läuft. Dies wäre eine sehr aufwendige Einrichtung, ohne praktischen Nutzen. Ich habe mich auch hier wieder mit dreieinhalb Schreibmaschinenseiten zu Wort gemeldet, salopp ausgedrückt mit dem Fazit: "Freunde laßt's den Schmarrn". Man darf gespannt sein, was hier wieder für ein Stüppchen gekocht wird.

Und zum Schluß kommt der vielleicht wichtigste Punkt, der Langholz-Fahrer Steckenpferd, die Überladung. Eines kann ich mit Sicherheit sagen, daß der Gesetzgeber 60 to Zuggewicht sanktionieren wird - das wird nicht eintreten und daß die Polizei ein Verbot erhält, Langholzzüge zu kontrollieren, das wird auch nicht eintreten.

Aber nun mit Ernst, Langholz und überhaupt jedes Rundholz wird im Wald geladen, ohne daß ein exaktes Gewicht bekannt ist und ohne daß eine Waage zur Verfügung steht. Diesen besonderen Gegebenheiten muß der Gesetzgeber nach Ansicht der Branche Rechnung tragen. Man stellt sich eine Gewichtstoleranz von 15 % vor, die bei Polizeikontrollen nicht geahndet wird. Ein 40 to Langholzzug dürfte dann unbeschadet 46 to schwer sein. Nun die Begründung dieser forschenden Forderung:

Nehmen wir als Beispiel die Fichte, sie kann trocken 350 - 600 kg/fm und frisch 600 - 1050 kg/fm wiegen.

Das Gewicht ist abhängig vom Feuchtigkeitsgehalt, aber auch vom Standort der Sorte und der Jahreszeit des Einschlags. Bei der großen Schwankungsbreite kann sich selbst ein alter Hase leicht um 30 % verschätzen. Als nächstes muß der Fah-

rer die Mengen in fm abschätzen. Auch hier darf man kein unfehlbares Augenmaß erwarten, sondern muß wohl 10 % bei der fm-Bestimmung annehmen. Der Transporteur bekommt außerdem meist nur die reinen fm an Holz bezahlt, die er im Werk abliefern und nicht die Rinde. Ist das Holz in Rinde, kommt beim Langholz noch ein Gewichtszuschlag von 5 % hinzu, den der Transporteur von vornherein überläßt, da er nicht einsieht, daß er kostbare Nutzlast verschenken soll, für einen Ladungsanteil, den er nicht bezahlt bekommt. Damit wären wir bei 45 % der Nutzlast oder etwa 25 % des Gesamtgewichtes. Da man nicht alle Toleranzen: Gewicht und Menge, mit ihren Maximal-Abweichungen in eine Richtung rechnen kann, müßte mit einer zugelassenen Toleranz von 15 % des Gesamtgewichtes auszukommen sein. Damit ergäbe sich ein max. Zugewicht von 46 to. Die meisten Langholzzüge sind technisch auf dieses Gesamtgewicht ausgelegt, wie aus der Vielzahl von erteilten Sondergenehmigungen für den Windwurf-Katastropheneinsatz zu ersehen ist. Die Stammholztransporteure streben dieses Gesamtgewicht jedoch als generell zulässig an.

Von den Verkehrsrichtern ist es ein Leichtes zu sagen: Lieber Langholzfahrer, wenn Du das Gewicht nicht genau bestimmen kannst, so muß Du halt etwas weniger aufladen. Langholzzüge bewegen sich heute an der Grenze der Rentabilität. Sie sind nur finanzierbar, wenn sie jeden Tag von früh bis spät voll-power im Einsatz stehen, Reparaturen und Service nach Möglichkeit nachts und am Wochenende von den Betrieben selbst durchgeführt werden. Langholzzüge haben fast den doppelten Anschaffungspreis wie normale Fernverkehrszüge und bieten nur eine geringe Nutzlast von etwa 22 to. Fernzüge haben bis zu 27 to. Holz ist ein Massengut und wird mit den normalen Frachtraten abgerechnet. Den hohen Investitionskosten und den hohen Unterhalts- oder Reparaturkosten stehen wegen der ungünstigen Nutzlast nur geringe Frachteinnahmen gegenüber.

In dieser Schere sind die Langholz-Unternehmen aufs äußerste belastet und es besteht wirklich kein Spielraum, ein paar Tonnen Nutzlast zu verschenken. Hier muß noch gesagt werden, daß beim Aushandeln der Frachtraten von den Sägemännern ein Umrechnungsfaktor für lufttrockenes Holz angesetzt wird, im Wald

aber meist schlagfrisches Holz abtransportiert werden muß, das wesentlich schwerer ist. Es wird ja nicht wie normal üblich in to bezahlt, sondern in angelieferten fm.

Die Wunschvorstellung:

Da beim Holztransport wirklich besondere Umstände vorliegen, wünscht sich die "Bundesvereinigung des Holztransportgewerbes" angepaßte Gesetze oder Sondergenehmigungen. Dies ist mit ein Hauptgrund, warum der BdHG gegründet wurde und verdeutlicht die Bedrängnis in der sich die Branche befindet.

Früher haben die Gesetze und Bestimmungen niemanden groß interessiert, da kaum kontrolliert wurde. Heute sind die Polizeikontrollen jedoch so häufig und dicht über das ganze Land gelegt, daß untragbare Vorschriften ausgeräumt werden müssen. Es besteht tatsächlich akuter Handlungsbedarf.

Für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gibt es Sonderregelungen, darum sollte es auch möglich sein, für die Holztransporte einige Sonderbestimmungen bundeseinheitlich vom Gesetzgeber aus zu regeln. Lebensnotwendige Güter zur Erhaltung eines Volkes bekommen von jeder Regierung einen Sonderstatus, meiner Meinung nach gehört der nachwachsende Rohstoff "Holz" hier mit Sicherheit dazu.

Ich könnte mir z. B. vorstellen, daß die massenhaften Anträge an die Regierungen auf eine Ausnahmgenehmigung nach § 70 StVZO ganz entfallen können und im § 32 StVZO ein Absatz für Langholztransportfahrzeuge aufgenommen wird, worin steht, daß diese Züge 22 m lang sein dürfen und bestimmte Spurlaufeigenschaften zu erfüllen haben, die der TÜV bei der Fahrzeugabnahme einfach kontrollieren kann.

Es wäre dann von den unteren Verkehrsbehörden nur noch eine Fahrerlaubnis nach § 29 StVO einzuholen, der überarbeitete bundeseinheitliche Auflagen beigeheftet sein sollten.

Gesetzliche Änderungen kann ein Einzelner nur schwer bewirken, eine eingetragene Interessenvertretung einer bestimmten Wirtschaftssparte hat hier schon mehr Möglichkeiten. Die BdHG ist noch sehr jung und bis jetzt sind nur etwa 10 % der Unternehmen organisiert.

Was auffällt, ist, daß mit den 10 % Mitgliedern etwa 25 % der Transportkapazität vertreten ist, es sind also vornehmlich größere Betriebe mit mehr Fahrzeugen beigetreten. Wenn bei den größeren Betrieben die Erkenntnis vorhanden ist, daß man zusammenarbeiten muß, so sollte das den kleineren doch zumindest zu denken geben.

Innerhalb der Bundesvereinigung des Holztransportgewerbes wurden Ausschüsse gebildet, die Initiativen ergreifen sollen um die Vorstellungen des Gewerbes hinsichtlich Gesetzen und Fahrzeugtechnik an maßgebender Stelle zu Gehör zu bringen. Bis jetzt haben diese Ausschüsse ihre Arbeit aber noch nicht aufgenommen. Es gibt nur Einzelaktionen wie diese, ohne Koordination mit anderen Einzelbemühungen von Aufbaufirmen, Kranherstellern oder Transporteuren. Einer der Gründe hierfür ist, daß nach Ansicht des Ausschußgremiums eine Mitgliederzahl von 10 % zu wenig ist, um für eine Verbandsarbeit ausreichend legitimiert zu sein und auch zu wenig um die Ausschüsse ausreichend zu motivieren, ihre kostbare Arbeitszeit zu opfern für eine Verbandsarbeit, die offensichtlich wenig Interesse findet.

Also, liebe Langholztransporteure, nicht jammern über bestehende Zustände, wenn Sie wirklich etwas ändern wollen, ist der Beitritt in die BdHG der erste Schritt hierzu.

Kontaktadresse:

**Bundesvereinigung  
des Holztransportge-  
werbes BdHG**

Waldstraße 5  
5401 Emmelshausen

Tel.: 06747/6886  
Fax: 06747/7067