

Positionspapier

„Langholztransporte in Deutschland“

Zugrundeliegende Dokumente:

- § 32 und § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)
- § 29 Abs. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO zur Durchführung von Langholztransporten
- Erlasse der Länder Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein

Ansprechpartner:

DHWR: Dr. Denny Ohnesorge

E-Mail: denny.ohnesorge@forstundholz.de

DFWR: Wolf Ebeling

E-Mail: wolf.ebeling@forstundholz.de

Stand:

28.11.2017

PLATTFORM FORST & HOLZ

1. Hintergrund

Der straßengebundene Transport von Holz stellt in verschiedener Hinsicht eine besondere Herausforderung sowohl für den öffentlichen Raum, als auch für die Wirtschaftsprozesse dar. Dabei nimmt der Langholztransport mit Lkw eine exponierte Stellung ein. Im diesem Falle resultiert die Länge des Kraftfahrzeuges aus der Länge der zu transportierenden Baumstämme, zuzüglich technikspezifischer Fahrzeuglängen.

Die gegenwärtige Langholztransportfrequenz auf den deutschen Straßen beschreibt Abbildung 1.

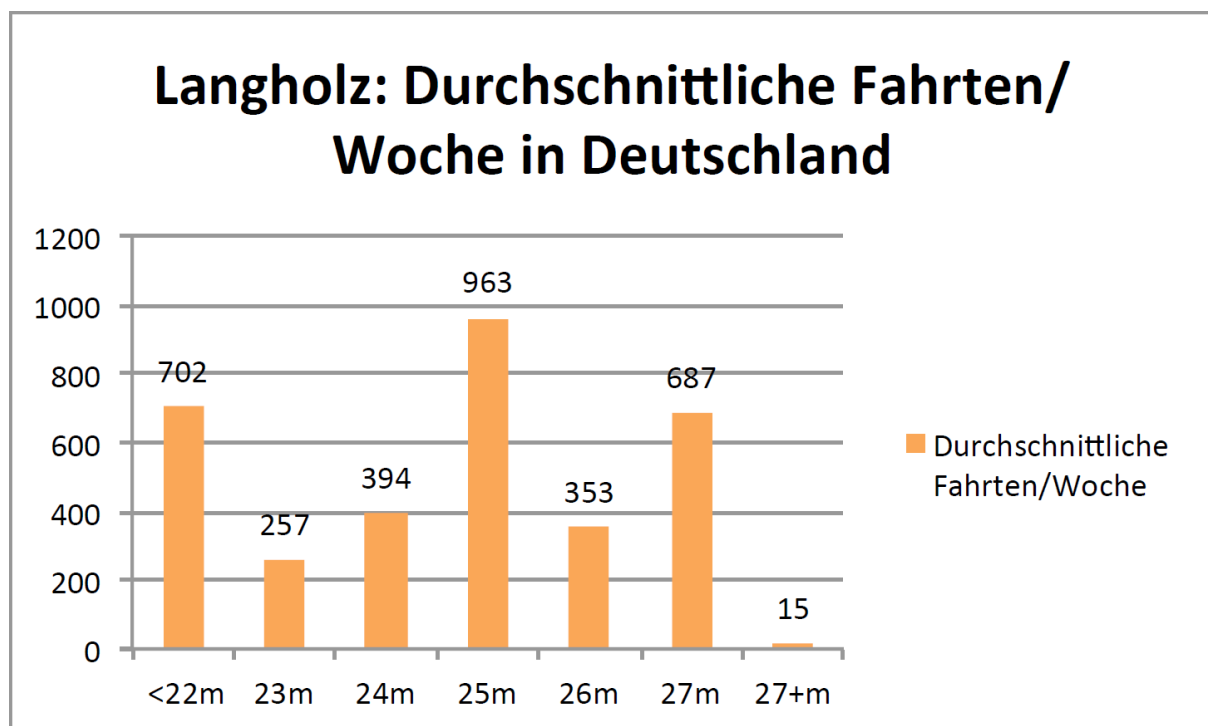


Abb. 1: Durchschnittliche Anzahl von Langholztransportfahrten in Deutschland pro Woche. Quelle: Befragung der Sägeindustrie durch die Arbeitsgemeinschaft Rohholzverbraucher im Oktober 2017 (Teilnahme von 73 Sägebetrieben, die Langholz verarbeiten).

Langholztransporte werden auch künftig sehr bedeutungsvoll sein. Während Kurzholzsortimente vor allem in der Papier- und Holzwerkstoffindustrie benötigt werden, ist die Sägeindustrie bei der Herstellung zahlreicher Produkte vielfach zwingend auf den gesamten Stamm in seiner ursprünglichen Erntelänge angewiesen.

Der Lkw-gebundene Transport dieser Baumstämme aus dem Wald in die Sägewerke unterliegt verkehrsrechtlich den besonderen Regularien der StVZO. Diese bestimmen derzeit, dass das beladene Transportfahrzeug eine Gesamtlänge von 18,75 m nicht überschreiten darf.

PLATTFORM FORST & HOLZ

Aufgrund der regelmäßigen Notwendigkeit auch längerer Transporteinheiten, sind Sonderregelungen für die Zulassung größerer zulässiger Gesamtlängen von Holztransporten oft gelebte Realität, deren Regelung den Bundesländern obliegt.

Gegenwärtig zeigen sich zunehmende Bedarfe an Transporten noch längerer Langrohnhölzer bzw. Holzprodukte. Entgegen dieses Faktos liefen jedoch in verschiedenen Bundesländern bestehende Sonderregelungsmöglichkeiten aus und wurden durch restriktivere Versionen ersetzt.

Eine Neuregelung bzw. Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist daher dringend geboten, um der politischen Maxime einer zunehmenden Verwendung des klimafreundlichen, nachwachsenden Rohstoffes Holz nicht entgegenzuwirken.

2. Position der Plattform Forst & Holz

Mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes, des Klimaschutzplanes 2050, der Waldstrategie 2020 sowie der Charta für Holz 2.0 bekennt sich die Bundesregierung zur Förderung der Verwendung des klimafreundlichen, nachwachsenden Rohstoffes Holz aus nachhaltigen Forstbetrieben. Eine zuverlässige Versorgung der Industrie mit Holz ist eine notwendige Voraussetzung für die Weiterentwicklung der holzbasierten Bioökonomie.

Vor allem die langfristige Verwendung von Holz im Bausektor erfordert langrohnbasierte Produkte. Für ihre Herstellung bieten Bäume in Erntelänge für die Herstellung unterschiedlichster Sortimente größte Flexibilität.

Zum Zwecke des Transportes von Langrohnhölzern zum Verarbeitungsort oder zur Verladestation, von langem Schnittgut zum Empfänger oder langer Holzbaukonstruktionen (z. B. Leimbinder, Konstruktionsvollholz) zur Baustelle sind bundeslandübergreifend einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen für Transportlängen bis 27 m zu schaffen. Zusätzlich müssen Fahrgenehmigungen erteilungsfähig sein, die mindestens drei Jahre gültig sind und einen Streckenradius von mindestens 250 km zwischen Be- und Entladestelle umfassen, um das Spektrum für die Bahnalternative unrentabler Wegstrecke vollständig abzudecken.

4. Begründung

Die politischen Forderungen der Plattform zum Langholztransport in Deutschland stellen keinen Wunsch nach verkehrspolitischer Sonderbehandlung dar, sondern resultieren aus dem Bemühen nach dem Fortbestand eines seit vielen Jahren funktionierenden Systems im Sinne einer zukunftsfähigen Bioökonomie mit heimischen, nachwachsenden Ressourcen am Standort Deutschland.

PLATTFORM FORST & HOLZ

Darüber hinaus ist die Bedeutung des Langholzsortiments insbesondere für kleinere Betriebe im ländlichen Raum zu berücksichtigen. Weitere Restriktionen zum Langholztransport wären für diese Betriebe existenzbedrohend, da eine Umstellung auf Kurzholztechnologien oder der Übergang zu Produktion z. B. von Konstruktionsvollholz oder Brettschichtholz von ihnen nicht finanzierbar bzw. eine Verarbeitung von Fixlängen im Gatterbetrieb unwirtschaftlich ist. In der Summenwirkung würde der ländliche Raum geschwächt werden. Die damit verbundenen Arbeitsplatzverluste trafen die strukturschwächsten Regionen Deutschlands und widersprechen dem Leitprinzip möglichst regionaler Wertschöpfungen und Steuereinnahmen.

Außerdem ist davon auszugehen, dass im Zusammenspiel von Forstbetrieb, forstlichem Dienstleister, Frächter und Sägewerk im Vorfeld von Einschlagsmaßnahmen die zeitliche und örtliche Vorausplanung von Sondergenehmigung für Langholztransporte mit großen Unsicherheiten behaftet ist. Vor dem Hintergrund dieser Ungewissheiten veranlasste Berechtigungen wirken einem reibungslosen und dringend auf Wirtschaftlichkeit abzielenden Logistikprozess entgegen.

Zukunftsgerechte Regelungen müssen zugleich einen die Bundeslandgrenzen übergreifenden Verkehr befördern. Die Wirtschaftsverflechtungen entlang der Wertschöpfungskette zwischen Wald und Werk sind in zunehmendem Maße über die Bundeslandesgrenzen verwoben. Widerstreitende landesspezifische Regelungen würden hemmend auf den erwünschten Prozess der Vernetzung der Akteure und damit kontraproduktiv auf die politisch erwünschte Absicherung der Ressourcen- und Produktbereitstellung wirken.

Schließlich ist zu beachten, dass die den Langholztransport betreffenden Regelungen nicht allein für den Rundholztransport relevant sind, sondern auch den Transport von Schnittholz betreffen. Es ist politisch gewollt, zunehmend größere Holzträger Elemente aus Konstruktionsvollholz, Brettschichtholz oder Furnierschichtholz der Wirtschaft zuzuführen.

PLATTFORM FORST & HOLZ

5. Länderranking (optional)

Nr.	Land	Typ	gült. DFE (Jahre)	max. Länge	Gültigkeit für SH/HLB	gült Radius	sonstige Einschränkungen
1	Rheinland-Pfalz	DFE	3	bis 27m	nein	250	Bahnübergänge anmelden
2	Schleswig-Holstein	DFE	3	bis 25m	nein	250	
3	Thüringen	DFE	3	bis 25m	nein	200	Bahnübergänge anmelden
4	Bayern	DFE	3	bis 27m	ja	150	Bahnübergänge anmelden
5	Mecklenburg-Vorpommern	DFE	3	bis 23m	nein	keine	
6	Niedersachsen	DFE	3	bis 25m	nein	150	
7	Baden-Württemberg	DFE	3	bis 27m	nein	150	Bis 25m ab 2019
8	Nordrhein-Westfalen	DFE	3 (1)	bis 30m(1a)	nein	150	Bahnübergänge anmelden
9	Sachsen	DFE	k.A.	bis 23m	nein	150	längere Strecken, SH/HLB: EVE
10	Hessen	DFE	3	bis 27m	ja	200	Untersch. Regelungen auf LK Ebene
11	Brandenburg	EFE		bis 22m	nein		
12	Sachsen-Anhalt	EFE		bis 22m	nein		