

## **Anforderungsvoraussetzungen zur Zulassung von Strecken für die Nutzung durch Lang-Lkw**

- I. Einführung**
- II. Kriterienkatalog**
- III. Eignungsanalyse & Bewertung**
- IV. Antragstellung, Prüfung, Genehmigung und Weiteres**

### **I. Einführung**

Mit der 7. Änderungsverordnung der LKWÜberStVAusV hat das Bundesverkehrsministerium den Einsatz von Lang-Lkw in den Regelbetrieb überführt. Nach der Überführung sollen Anträge auf Zulassung neuer Strecken in Thüringen für den Lang-Lkw nach einheitlichen Kriterien bewertet werden. Ein Rechtsanspruch auf Aufnahme einer Strecke besteht nicht.

### **II. Kriterienkatalog**

Mittels der Kriterien sollen

- i. die Voraussetzung seitens der Fahrzeughalter / -führer
- ii. die Eignung der beantragten Zubringerstrecken

bei der Bewertung/Entscheidung berücksichtigt werden.

Die Grundlage für i. bildet die LKWÜberStVAusV.

Die Voraussetzungen ergeben sich aus der Erfüllung der Vorgaben der jeweils gültigen LKWÜberStVAusV hinsichtlich:

- Fahrpersonal (§§ 10, 11)
- Fahrzeug (§§ 3, 4, 5, 6, 7)
- Ladung (§ 8)
- Streckennetz (§§ 2, 10 i.V.m. Anlage zu § 2 Abs. 1)
- Kombiniertes Verkehr (§ 6)
- Fahrverhalten (§ 9)
- Transportwegvoraussetzungen (§ 10)

Für ii. wird ergänzend die Eignung der Zubringerstrecke auf einige wenige Kriterien konzentriert.

Die Eignung als Zubringerstrecke ergibt sich aus:

#### **a) Grundeignung**

- kürzester geeigneter Verkehrsweg zum nächstgelegenen Autobahnanschluss
- grundsätzlich Meidung von Ortsdurchfahrten bzw. Fahrten durch Dorf-, Wohn- und Mischgebiete
- allgemeine Bewertung von Besonderheiten der Strecke (Bahnübergänge, Einmündungen, Kreuzungen, Knotenpunkte, Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre, Tunnel)

#### b) bauseitige Eignung

- allgemeine Bewertung der Strecke
- Einhaltung des max. zulässigen Gewichts – Straßen, Brücken (allg. Verkehrsrecht)
- Einhaltung von Durchfahrtshöhen – Tunnel, Brücken (allg. Verkehrsrecht)
- konkrete Bewertung von Besonderheiten der Strecke (Bahnübergänge, Einmündungen, Kreuzungen, Knotenpunkte, Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre, Tunnel) unter Beachtung Straßenbreite, Kurvenhäufigkeit und -radien, Gefälle, regelkonformer Ausbau

### **III. Eignungsanalyse und Bewertung**

Die Eignungsanalyse erfolgt in einem mehrstufigen Bewertungsverfahren.

Das TMIL führt eine erste Eignungsprüfung (Netzprüfung) durch bevor eine erste grundsätzliche straßenbauseitige Bewertung der Gesamtstrecke durch das TLBV erfolgt (Grundeignung). Diese Bewertung durch das TLBV erfolgt nur hinsichtlich der Fahrgeometrie. Dabei wird das TLBV grundsätzlich die Fahreignung der Fahrzeugkombination des Typs 2 untersuchen. Zum Zustand der Brückenbauwerke können seitens des TLBVs keine Aussagen getroffen werden.

Soweit diese Prüfungen positiv sind, erfolgt eine umfassende straßenbauseitige Prüfung durch die jeweils zuständige Straßenbaubehörde unter Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörde (bauseitige Eignung). Bei einer grundsätzlich positiven Bewertung des TLBVs in Anlage 2 Teil A kann eine Tiefenprüfung nach Anlage 2 Teil B durch das TLBV als zuständiger Straßenbaulastträger entfallen.

Die Voten werden im Rahmen der abschließenden Beurteilung durch das TMIL ausgewertet und der Antrag beschieden.

### **IV. Antragstellung, Prüfung, Genehmigung und Weiteres**

Der Antragsteller füllt das Antragsformular (Anlage 1) aus und reicht es im TMIL ein. Die für eine weitere Bewertung notwendigen Angaben sind damit einheitlich in einem Formblatt aufbereitet.

Das TMIL führt entsprechend des Formblatts die Eignungsprüfung (Netzprüfung) durch. Soweit diese positiv ist, wird der Antrag zu einer allgemeinen Bewertung der gesamten Strecken an das TLBV weitergeleitet, ansonsten dem Antragsteller die Nichteignung mitgeteilt.

Die gesamte Strecke wird vom TLBV bewertet. Über das Ergebnis dieser Bewertung informiert das TLBV das TMIL. Das TMIL erteilt dem Antragsteller eine Zwischennachricht und verweist auf die weiter notwendigen Prüfungen. Soweit offensichtliche Gründe gegen eine Zulassung von Lang-Lkw bestehen, ist eine weitere, vertiefte Prüfung nicht erforderlich. In diesem Fall erfolgt die Ablehnung durch das TMIL.

Es erfolgt dann eine umfassende Prüfung der einzelnen Streckenabschnitte durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger (Anlage 2). Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind dabei einzubeziehen. Die Einholung der Bewertung der Landkreise und Gemeinden als Straßenbaulastträger erfolgt durch den Antragsteller selbst. Die Ergebnisse werden dem TMIL übermittelt.

Das TMIL wertet die Gesamtunterlagen ggf. unter Einbeziehung des TLVwA aus und entscheidet in der Gesamtbewertung, ob die Eignung der Strecke gegeben ist. Der Antragsteller wird zum Ergebnis informiert.

Bei einer positiv geprüften Strecke wird vom TMIL beim BMVI die Aufnahme in die LKWÜberStVAusnV beantragt. Erst mit Aufnahme der Strecke in die LKWÜberStVAusnV durch das BMVI erfolgt die Freigabe der Strecke für den Antragsteller und alle anderen Nutzer von Lang-Lkw.