



Landesverband der
Lohnunternehmer
in Land- und Forstwirtschaft
in Brandenburg e.V.



Land Bau Technik
Fachbetrieb

Landesregierung Brandenburg
Herrn Ministerpräsident Dietmar Woidke

14473 Potsdam

Landesbauernverband Brandenburg e.V.
Dorfstraße 1 - 14513 Teltow

Landesverband der Lohnunternehmer Brandenburg e.V.
Portlandstr. 24 - 31515 Wunstorf

VLT Brandenburg e.V.
Genshagener Str. 27 - 14974 Ludwigsfelde

5. Februar 2024

Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßenverkehr

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

die oben genannten Verbände haben sich zur Verbesserung des Land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs zu einer Verbändeplattform zusammengeschlossen. Wir haben dieses Ziel in der Koalitionsvereinbarung wohlwollend aufgenommen. Allerdings sehen wir dies noch nicht erfüllt an. Daher erlauben wir uns, Vorschläge zur Entbürokratisierung bzw. Vereinfachung bestimmter Regelungen in der Agrarwirtschaft zu unterbreiten.

Entsprechend möchten Ihnen die Brandenburger Verbände der Landwirtschaft, Lohnunternehmen und Landtechnik einige sachdienliche Informationen zum land- und forstwirtschaftlichen (lof-) Verkehr hinsichtlich der Nutzung von Krafffahrstraßen und des Erlaubnisverfahrens nach § 29 StVO zukommen lassen und sich diesbezüglich für praxisgerechte Verbesserungen aussprechen.

In der Landwirtschaft Brandenburgs kommt dem Einsatz moderner Landtechnik eine herauszustellende Bedeutung zu. Um in den engen Zeitfenstern viel Fläche zu bearbeiten, termingerecht die Ernte einzuholen sowie Erträge und Betriebsmittel über größere Entfernungen zu transportieren, setzen Landwirte und Lohnunternehmer auf Acker- und Grünlandflächen landtechnische Großmaschinen ein. Diese Vorgehensweise ist insbesondere für die Bewirtschaftung der ertragsschwächeren Standorte in Brandenburg von großer Bedeutung und die arbeits- und betriebswirtschaftlichen Vorteile sichern die Existenz der Betriebe.

Moderne selbstfahrende Erntemaschinen und Gülleausbringer sowie Schlepper mit angebauten oder angehängten Arbeitsgeräten erreichen aber auch konstruktions- und ausrüstungsbedingt beachtliche Abmessungen und Gewichte.

Fahrzeugmasse und -breite stehen in der Regel in einem engen Zusammenhang. Große Fahrzeuge sind schwer und benötigen insbesondere im beladenen Zustand eine bodenschonende Breitbereifung. Diese führt wiederum häufig zu einem Überschreiten der privilegierten Fahrzeugbreite land- und forstwirtschaftlicher Maschinen von 3,00 m.

Breitreifen reduzieren den Kontaktflächendruck und tragen unter allen Einsatzbedingungen zum Bodenschutz bei. Dieser Vorteil zeigt sich auch beim Befahren von Wegen und Straßen.

Die deutsche Landwirtschaft ist auch in Zukunft gefordert, die Arbeitserledigungskosten in der Außenwirtschaft auf einem wettbewerbsfähigen Niveau zu halten. Der Einsatz von Großtechnik bringt durch hohe Leistungsfähigkeit, günstige Betriebskosten und geringen Energieverbrauch wesentliche Vorteile mit sich.

Großtechnik entlastet grundsätzlich auch den Straßenverkehr. Beispielsweise ersetzt ein moderner Großmähdrescher bis zu drei Maschinen älterer Bauart. Entsprechend reduziert sich auch hier die Verkehrsbelastung auf etwa ein Drittel der früheren Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr.

Praxisvorschläge zur Verkehrssicherheit und Entlastung

Für die Nutzung der Acker- und Grünlandflächen müssen Landwirte und Lohnunternehmer mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sowie Schleppern mit Anhängern oder Geräten regelmäßig öffentliche Straßen benutzen. Dabei sind sich alle Beschäftigten beim Betrieb dieser Fahrzeuge ihrer Verantwortung bewusst und leisten weiterhin ihren Beitrag zur Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr.

Landwirte und Lohnunternehmer weisen aber ausdrücklich auf folgende Verbesserungen hin, die zusätzliche Sicherheit, aber auch Verständnis und Akzeptanz bringen:

1. Die Nutzung von KrafftFahrstraßen durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zur Umgehung von Ortslagen ist zumindest in den Erntekampagnen dringend erforderlich.
2. Die praxisgerechtere Weiterentwicklung im Erlaubnisverfahren nach § 29 StVO ist für Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr aber auch im Hinblick auf den bürokratischen Aufwand bei Antragstellern und Behörde von großer Wichtigkeit.

Die Landesregierung Brandenburg kann durch entsprechende Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten und gleichzeitig ein klares Signal für eine moderne und effiziente Landwirtschaft geben.

1. Nutzung von KrafftFahrstraßen durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr

Zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens wurden die Städte Brandenburgs mit mehrspurigen Umgehungsstraßen ausgestattet, die aber als KrafftFahrstraßen aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen nicht vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden dürfen.

Diese Beschränkung ist für die Agrarbetriebe, noch weniger aber für die städtische Bevölkerung und Verwaltung zu verstehen und erfüllt nicht den ursprünglichen Zweck einer Umgehungsstraße in ländlichen Gebieten.

Die Bewirtschaftung von Acker- und Grünlandflächen erfordert die Nutzung öffentlicher Straßen durch die Landwirtschaft. Das trifft in besonderem Umfang auch für den Transport von Bedarfsgütern (Saatgut, mineralische u. organische Düngemittel, usw.) sowie Erzeugnissen (Ernteprodukte, Wirtschaftsdünger, usw.) zu.

Die Landwirtschaft war und ist ein Transportsektor „*wider Willen*“, der sich durch internen und externen Strukturwandel folgenden Herausforderungen stellen muss:

- Mengenzunahme durch Ertragszuwächse,
- Entkoppelung von Tier- und Pflanzenproduktion,
- Ver- und Entsorgung von Biogasanlagen,
- Weitere Fahrtstrecken durch zunehmende Betriebsgrößen,
- Konzentration auf der agrarischen Bezugs- und Absatzseite,
- kleinere Zeitfenster für alle Arbeiten auf Acker- und Grünland

Es ist davon auszugehen, dass für die Flächenbewirtschaftung durchschnittlich mindestens 30 t / ha Bedarfsgüter oder Erzeugnisse im Laufe eines Jahres transportiert werden müssen. Der mitunter kontinuierliche Fuhrbetrieb kann insbesondere die Nachtruhe der innerörtlichen Bevölkerung stören und ein Sicherheitsrisiko mit sich bringen.

Die Freigabe der Kraftfahrzeugstraßen für den Iof-Umgehungsverkehr in den relevanten Zeiten (Frühjahr, Sommer, Herbst) wird sicher von allen betroffenen Gruppen – Landwirte, Lohnunternehmer und Anlieger – als vernünftige Verkehrsmaßnahme begrüßt, die zudem großen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet. Die Freigabe ist auch ohne jede Gesetzesänderung, sondern allein durch eine Vollzugsänderung möglich.

2. Erlaubnisverfahren nach § 29 StVO

Wird Landtechnik auf öffentlichen Straßen eingesetzt und die gesetzlich zugelassenen Abmessungen und Gewichte überschritten, werden Ausnahmegenehmigungen für den jeweiligen Geltungsbereich nach § 70 StVZO (Bundesland) und Erlaubnis gemäß § 29 StVO (Landkreis) zwingend erforderlich.

Diese rechtliche Verwaltungsvorgabe ist ein wichtiger Beitrag zur Verkehrs- und Betriebssicherheit landwirtschaftlicher Maschinen auf öffentlichen Straßen.

Die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) schreibt für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, deren Anhänger und Arbeitsgeräte sowie für selbstfahrende Arbeitsmaschinen eine maximale Breite von 3,00 m bzw. für alle anderen Fahrzeuge von 2,55 m vor. Die Grenzwerte der zulässigen Achslast für eine Einzelachse liegen bei 10 t bzw. für eine angetriebene Einzelachse bei 11,5 t. Ergänzend sei noch erwähnt, dass die Fahrzeuglänge für Einzelfahrzeuge auf 12 m bzw. für einen Zug auf 18,75 m, sowie die Fahrzeughöhe auf 4 m begrenzt ist.

Im Rahmen des Ausnahmegenehmigungsverfahrens nach § 70 StVZO wird die übergroße Landtechnik mit der für den Betrieb auf öffentlichen Straßen erforderlichen Zusatzausrüstung (Warntafeln, Rundumleuchten, etc.) geprüft. Beim Genehmigungsverfahren nach § 29 StVO wird die verkehrliche und straßenbauliche Seite der zu benutzenden Straßen dahingehend geprüft, inwieweit das übergroße Fahrzeug dort fahren darf. Landwirte und auch Lohnunternehmer müssen diese Genehmigungen für ihre Einzelmaschinen und auch Fahrzeugkombinationen bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden beantragen.

Weiterentwicklung

Im Hinblick auf eine Weiterentwicklung insbesondere im Erlaubnisverfahren nach § 29 StVO machen Landwirte, Lohnunternehmer und Landmaschinenhandel folgende praxisgerechte Vorschläge, die zu einer von allen Beteiligten wünschenswerten Effizienzsteigerung und Entbürokratisierung führen:

a. Begleitfahrzeug

In der Erlaubnis nach § 29 StVO zu einem überbreiten lof-Fahrzeug (> 3,01 m) werden landwirtschaftliche Betriebe und Lohnunternehmen in der Regel zu einem Begleitfahrzeug verpflichtet.

Diese Vorgabe stellt nach Auffassung der Agrarbetriebe keine „wirklich praxisgerechte“ Lösung dar. Die bessere Alternative zum Begleitfahrzeug ist die optimierte Absicherung der lof-Fahrzeuge mit zusätzlichen Lichtsignalen und Reflexionsflächen.

Dieses von den Fachleuten genannte „Bayernpaket“ (siehe Anlage) leistet nachweislich einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit und löst eine hohe Akzeptanz und viel Zuspruch bei den Maschinenbetreibern aus.

Von einem Begleitfahrzeug geht grundsätzlich auch ein Sicherheitsrisiko aus. Diese fahren im Einsatz mit verminderter Geschwindigkeit Mähreschern, Feldhäckslern, usw. voraus und werden durch die Silhouette der Landmaschine für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer verdeckt: Dadurch verlängert sich der Überholvorgang überraschend, aber auch erheblich und löst damit ein zusätzliches Unfallrisiko aus.

Die Verpflichtung zu einem Begleitfahrzeug für lof-Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen stellt vor allem in den Erntekampagnen mit ihren besonderen Herausforderungen (Terminierung, Planung, Koordination, Wetter(!)) und einer insgesamt sehr hohen Arbeitsbelastung ein großes Hemmnis für die Agrarbetriebe dar.

Einerseits steht das zusätzliche Personal nicht zur Verfügung, andererseits ist den Betrieben auch der technische bzw. finanzielle Aufwand eines Begleitfahrzeugs nicht zuzumuten.

Die Agrarbetriebe setzen generell auf den teuren Großmaschinen ihre erfahrensten Mitarbeiter ein. Die qualifizierten Maschinenführer verfügen über jahrelange Berufspraxis und leisten einen aktiven Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr!

b. Binnendifferenzierung

Das Bundesland Brandenburg ist durch die Metropolregion Berlin – Potsdam und den dünnbesiedelten ländlichen Räumen sehr unterschiedlich geprägt.

Die Landkreisbindung bei der Erlaubnis nach § 29 StVO führt in den ländlichen Regionen zu praxisfremden Einschränkungen, weil die antragstellenden Betriebe je nach Lage des Betriebssitzes mitunter in mehr als drei Landkreisen wirtschaften.

Insbesondere Lohnunternehmen betreuen als landtechnische Dienstleistungsbetriebe Kunden in einem größeren Geschäftsgebiet, das sich mitunter auf fünf oder mehr Landkreise erstreckt.

Eine flexiblere Handhabung in der Genehmigungspraxis außerhalb der Metropolregion wäre hier für Behörde und Antragsteller von Vorteil.

Auch wenn die Verfahren zu Antrag bzw. Neuantrag über die web-basierte Anwendung „Vemags“ von den Maschinenbetreibern als Entlastung wahrgenommen wird, wäre auch aus

o. g. Gründen eine Differenzierung der Genehmigungsdauer auch im Hinblick auf einen Bürokratieabbau möglich. In dünnbesiedelten Regionen ist nach unserem Dafürhalten eine Erlaubnisdauer von bis zu sechs Jahren sinnvoll.

c. Betriebsbezogene Sammelerlaubnis

Des Weiteren erscheint es praxismäßig und zeitgemäß, Landwirtschaftsbetrieben und Lohnunternehmen eine betriebsbezogene Sammelerlaubnis nach § 29 StVO für alle Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zu erteilen, die sich in einem definierten technischen Rahmen wiederfinden. In einem Betrieb können so die selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und alle Schlepper in Kombination mit allen angehängten und angebauten Maschinen in einer Sammelerlaubnis (z. B. bis max. 3,50 m) zusammengefasst werden.

Die damit einhergehende Entlastung der Genehmigungsbehörde bedeutet das Freisetzen von Arbeitskraft für z.B. den „richtigen“ Schwerlastverkehr (Baugewerbe, Windkraft, usw.), der noch schwierigeren Rahmenbedingungen unterworfen sein kann.

Eine wohlwollende Prüfung unserer Vorschläge durch die Landesregierung begrüßen wir sehr und sehen einem fachlichen Austausch mit großem Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Peters

Landesbauernverband Brandenburg e.V.



Maik Manthey

Landesverband der Lohnunternehmer Brandenburg
e.V.



Helmut Rothe

Landesverband der Fachbetriebe
Landtechnik und Metallverarbeitung Brandenburg e.V.

Bildertafel Bayernpaket (Empfehlung Prof. Färber – TU München)

Abnehmbares Frontschild mit weißem Reflektorband, Positionsleuchten, Zusatzscheinwerfer sowie Rundumleuchten



Gelbe Seitenreflektoren zur Konturmarkierung Heckmarkierungstafeln am Mähwerk



Wirkung der Einrichtungen bei Nacht

