

August 2019

Hinweise für Bauplanungsträger

Rechtsrahmen für den Betrieb von Abfallentsorgungsfahrzeugen

Einhaltung der Unfallverhütungsvorgaben (UVV) der Abfallwirtschaft bei der gemeindlichen Bauplanung und dem Neu(aus)bau von Erschließungsstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der WAB wird regelmäßig mit gemeindlichen Formschreiben um Stellungnahmen entweder zu Straßenbaumaßnahmen oder zur Anlage von Baugebieten gebeten. Oder die Genehmigungen dazu werden zur Kenntnismahme an den WAB durchgereicht. Das ist auch grundsätzlich zu begrüßen.

Im Grunde kann der WAB dazu aber immer wieder nur das Gleiche zurückmelden bzw. dieselbe Aussage dazu machen. Nämlich, ob für die überplanten Bereiche die vorgesehenen Mindestdimensionierungen für die spätere Sammlung von Abfällen mit LKW eingehalten sind. Diese Vorschriften hängen nicht vom WAB ab, sondern letztlich von den für die Abfallsammlung zuständigen Unfallversicherungsträgern. Über diesen Hebel sind die entsprechenden Unfallverhütungsvorschriften für die Entsorgungsbetriebe de facto ein zwingend zu beachtendes Recht – zum Schutz der dort beschäftigten Versicherten.

<https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog/dguv-informationen/bgi-5104-sicherheitstechnische-anforderungen-an-strassen-und-fahrwege-fuer-die-sammlung-von-abfaellen>

Unabhängig davon bzw. zusätzlich gelten natürlich auch noch die allgemeinen Vorgaben aus der Straßenverkehrsordnung - zum Schutz der Allgemeinheit. Die Entsorgungsbetriebe müssen demzufolge beiden Regelwerken gleichermaßen genügen.

Dabei ist festzustellen, dass die Vorstellungen darüber, was den Entsorgungsbetrieben in diesem Zusammenhang z. B. als ausreichende Dimensionierung der Fahrwege und/oder deren Verlauf (Durchgangsstraße oder Sackgasse) zuzubilligen ist, bei den Sanierungs- oder Neubauvorhaben oftmals auseinanderfallen. Das scheint daran zu liegen, dass bei den Planungsträgern vorrangig auf die Beachtung der Vorschriften aus den allgemeinen baulichen Planungsempfehlungen (z.B. EAE - Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen) Wert gelegt wird. Meistens aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen auch nur auf Einhaltung der dortigen Mindestvorgaben.

In diesen Fällen entstehen Regelungs-/Planungskonflikte, da die Grundsätze aus den Unfallverhütungsvorschriften aus Sicht der Unfallversicherungsträger unabhängig von irgendeiner planerischen Straßenkategorie für jede mit Entsorgungsfahrzeugen befahrene Straße Geltung beanspruchen, sei diese nun als Hauptstraße, Nebenstraße oder Anliegerstraße/Anliegerweg geplant. Auch hierzu hat also letztlich eine Adaption/Modifikation durch die Unfallverhütungsvorschriften stattzufinden, was häufig unbeachtet bleibt.

Deshalb soll an dieser Stelle in aller Kürze eine Zusammenstellung der mittlerweile undiskutabel bestehenden Minstdimensionierungen erfolgen, welchen sich die Entsorgungsbetriebe für alle Fahrstraßen zu unterwerfen haben und welche sich ebenso aus der zusammenfassenden Informationsschrift der BG Verkehr als externer Quelle entnehmen lassen (siehe Link oben):

- Fahrbahnmindestbreite ohne Begegnungsverkehr (bei Vorwärtsfahrt und geradem Straßenverlauf): 3,55 Meter;
- Fahrbahnmindestbreite mit Begegnungsverkehr (bei Vorwärtsfahrt und geradem Straßenverlauf): 4,75 Meter;
- Fahrbahnmindestbreiten in Kurven müssen ergänzt sein um zusätzliche Schleppkurvenradien für LKW;
- Sicherstellung einer lichten Durchfahrtshöhe von 4 Metern für alle Fahrbahnen;
- schwerlasttauglicher Untergrund für alle Fahrbahnbereiche bis 26 Tonnen zulässiges Fahrzeugesamtgewicht;
- Steigungs-/Böschungswinkel kleiner 6,5 Grad sowie Steigungs-/Gefällstrecken kleiner 11%.

Sind diese Voraussetzungen später vor Ort nicht durchgängig anzutreffen (u. U. auch nur wegen „Straßenbegleitgrün“; Verschränkungen; Laternenausleger etc.), besteht für die Entsorgungsbetriebe grundsätzlich ein (rechtliches/faktisches) Einfahrtshindernis und damit zugleich ein Entsorgungshindernis für diese unterdimensionierten Straßenbereiche.

Geplante Rückwärtsfahrten dürfen die Entsorgungsbetriebe per se nicht mehr unterstützen/zulassen. Für Stichstraßen sind deshalb geeignete Wendeanlagen vorzusehen, die das verhindern sollen:

- grundsätzlich als Wendeschleife bzw. Wendekreise auf öffentlichem Grund („Regel“);
- ausnahmsweise als Wendehämmer auf öffentlichem Grund („Ausnahme“);
- Inanspruchnahme von zusätzlichem Privatgrund nur als Notbehelf - selbst wenn mit Haftungsfreistellung vereinbart bzw. entsprechend geduldet („Notlösung“).

Viele Sanierungs-/Neubauplanungen erheben bei Stichstraßenplanungen von vornherein die Ausnahme zur Regel. Der WAB registriert insoweit jedenfalls fast ausschließlich Planungen für Wendehämmer. Das ist gefährlich, zumal dann, wenn die Anlagendimensionierung für die Schwerlastfahrzeuge schlussendlich nicht stimmt und/oder später das dort per Straßenverkehrsrecht anzuordnende Parkverbot ordnungsbehördlich nicht vollstreckt wird. Hierzu sollte sich vor Augen gehalten werden, wie viele derartige Wendeanlagen ein gemeindliches Ordnungsamt an einem Abfuhrtag in einem Abfuhrbezirk im Ernstfall überhaupt kontrollieren und bei Bedarf kurzfristig freiräumen lassen könnte. Die Planungstheorie liegt hierzu derzeit schon erheblich neben der Realität, so dass jede weitere geplante/gebauten Wendeanlage - gleich welcher Art - im Grunde die Lage nur noch verschlechtert. Stichstraßen mit Wendeanlagen überhaupt noch neu zu planen und anzulegen, ist also aus Sicht der Entsorgungsbetriebe schon der entscheidende Fehler an sich - diese stellen ein zukünftiges Entsorgungsrisiko für deren Anlieger dar!

In der Entsorgungspraxis sind die Entsorgungsbetriebe bereits alltäglich um ausgleichende Handhabungen bemüht. Tendenziell werden die Tagestouren aber speziell durch die Planung von neuen Anliegerstraßen in Form von Stichstraßen

ständig weiter belastet, weil dort die Entsorgungsfahrzeuge oftmals nicht so unproblematisch wie ursprünglich angedacht durchkommen bzw. (ungeplante/unvermeidbare) Rückwärtsfahrten in Kauf nehmen müssen. Unabhängig von dieser zusätzlichen Risikolage raubt das den Betrieben in der Summe erhebliche (Arbeits-)Zeiten, so dass ggf. für zusätzliche Tagestouren disponiert werden muss. Das bedeutet wiederum mehr Material- und mehr Personaleinsatz, also letztlich höhere Kosten und Entsorgungsgebühren. Daraus entsteht eine Spirale von Ursache und Wirkung.

Unter diesen Umständen ist ein Schulterschluss zwischen den Bauplanungskommunen und den örtlichen Entsorgern erforderlich, um zukünftigen Fehlentwicklungen vorzubeugen und einen unnötigen Zwist untereinander zu vermeiden.

Idealerweise sollten die entsprechenden UVV-Vorgaben (s.o.) schon als fester Bestandteil in die gemeindlichen Bauplanungen integriert werden, da der WAB - auch im Falle seiner planerischen Verfahrensbeteiligung - zu keinen anderen Ausbauförmern oder Mindestdimensionierungen raten kann und darf.