

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Jens Wolf und Dennis Thering (CDU) vom 21.10.15

und Antwort des Senats

Betr.: Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte

Die wirtschaftliche Bedeutung von Großraum- und Schwertransporten wird allgemein unterschätzt. Gerne zeichnen Branchenkenner das Bild, dass ohne diese Transporte in Deutschland kein Licht anzuschalten wäre, wenn nicht zuvor ein Schwertransport den Transformator in ein Umspannwerk geliefert hätte. Diese Darstellung ist nicht abwegig und lässt sich auf alle Wirtschaftsbereiche übertragen. Bei der Durchführung solcher durchaus schwierigen Transporte, die teilweise über eine Länge von 40 m hinausgehen, mehrere Meter breit und über 150 t schwer sein können, treffen zwei gegensätzliche Interessenlagen aufeinander. Auf der einen Seite steht ein wirtschaftlich agierendes Unternehmen, das für seinen Auftraggeber eine Ladung schnell und unkompliziert vom Fertigungsort zum Kunden befördern soll. Wegen der Überschreitung der allgemein üblichen Nutzung von Straßen stehen dem jedoch die Belange „Verkehrssicherheit“ und „Schutz des Infrastrukturvermögens Straßen und Ingenieurbauwerke“ in vielen Teilen des Straßennetzes entgegen. Es ist eine hoheitliche Aufgabe, diese Interessen vereinbar zu machen. Antragsverfahren mit Bearbeitungszeiten von bis zu 14 Tagen aufgrund einer überkommenen Kommunikationsstruktur werden den wirtschaftlichen Ansprüchen aller Verfahrensbeteiligten nicht mehr gerecht. Um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, den Verwaltungsapparat zu modernisieren und den Bürokratieabbau voranzutreiben, kommen in vielen Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen inzwischen eGovernment-Lösungen, wie das internet-gestützte Verfahren „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“ (VEMAGS) zum Einsatz.

In Hamburg ist die Abteilung Transport- und Genehmigungsmanagement (TGM) des Landesbetriebs für Verkehr (LBV) für das Genehmigungsverfahren von Großraum- und Schwertransporten zuständig. In einem Leitfaden des LBV (Stand Dezember 2013) führt dieser in Bezug auf die Dauer des Genehmigungsverfahrens aus: „Bitte beachten Sie, dass die Prüfung Ihrer Anträge in Abhängigkeit von Art und Umfang des Sachverhalts durchaus mehr als zwei Wochen in Anspruch nehmen kann (...). Insbesondere, wenn Anträge unvollständig gestellt sind, oder der Nachbesserung seitens des Antragsstellers bedürfen, können zwischen Antragseingang und letztendlicher Erteilung eines Bescheides mehr als zwei Wochen vergehen.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Wie viele Anträge auf Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten gemäß § 70 StVZO, § 29 (3) und/oder § 46 (1) StVO wurden*

in den Jahren 2013, 2014 und 2015 (Stichtag 15. Oktober) in Hamburg insgesamt gestellt? Bitte Großraum- und Schwertransporte einzeln ausweisen und darstellen, inwiefern es sich um Dauer- beziehungsweise Einzelerlaubnisse gehandelt hat.

| Anträge für Großraum- und Schwertransporte (GST) | | |
|--|--|---|
| Jahr | Anträge gemäß § 29 (3) / § 46 (1) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) | Anträge gemäß § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) |
| 2013 | 65.973 | 4.591 |
| 2014 | 68.443 | 5.180 |
| 2015 (bis 30. September) ¹ | 49.134 | 3.352 |

Eine Trennung zwischen Großraum- und Schwertransporten ist nicht möglich. Eine Differenzierung nach Dauer- oder Einzelerlaubnis kann nicht erfolgen. Von den Anträgen gemäß § 29 StVO beziehen sich regelmäßig etwa 15 Prozent auf Dauergenehmigungen. Eine kurzfristig auswertbare Statistik im Sinne der Fragestellung wird nicht geführt. Eine detaillierte Antwort im Sinne der Fragestellung würde eine händische Auswertung der oben genannten über 180.000 Vorgänge erfordern, die in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich ist.

2. *Um welche Arten von Gütern beziehungsweise Fahrzeugen handelte es sich bei diesen Transporten jeweils?*

Die einzelnen Güter, die mit den Groß- und Schwertransportgenehmigungen transportiert werden sollen, werden statistisch nicht erfasst. Eine nachträgliche detaillierte Zuordnung von Gütern zu jedem einzelnen Transport im Sinne der Fragestellung würde eine händische Auswertung der oben genannten über 180.000 Vorgänge erfordern, die in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich ist.

3. *Welche Brücken und Hauptverkehrsstraßen sind aufgrund ihrer baulichen Beschaffenheit bei beziehungsweise von der Nutzung durch Großraum- und Schwertransporte eingeschränkt beziehungsweise ausgeschlossen? Bitte die Gründe, Art der Einschränkung und seit wann diese Auflage besteht, angeben.*

Brückenbauwerke, die in der Nutzung durch GST eingeschränkt beziehungsweise gesperrt sind, sind der Anlage zu entnehmen.

Hauptverkehrsstraßen sind konstruktionsbedingt grundsätzlich für GST geeignet. Mögliche Nutzungsbeschränkungen resultieren aus dem jeweils spezifischen Transportgut. Hier werden durch den Landesbetrieb Verkehr (LBV) individuelle Transportrouten vorgegeben.

4. *Wie viele Anträge auf Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten mussten aufgrund der unter Frage 3. aufgeführten eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten von Brücken und Hauptverkehrsstraßen abgelehnt werden? Bitte für die Jahre 2013, 2014 und 2015 (Stichtag 15. Oktober) einzeln auflisten. Was waren im Einzelnen die Versagensgründe bei den Großraum- und Schwertransporten, die nicht genehmigt wurden?*

Die Anzahl der Ablehnungen wird statistisch nicht erfasst, deshalb können dazu keine Aussagen gemacht werden. In der Regel wählt der Antragsteller eine andere Route und stellt einen Änderungsantrag.

5. *Inwiefern weicht das Genehmigungsverfahren von Anträgen auf Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten und dessen Dauer von dem in anderen Bundesländern ab?*

¹ Es können nur volle Monate abgefragt werden.

In Hamburg ist nur eine Erlaubnisbehörde, der LBV – Transport- und Genehmigungs-Management (LBV TGM) – für die Antragsbearbeitung und die Koordinierung der Stellungnahmen der verschiedenen Baulastträger zuständig, während in anderen Ländern mehrere Erlaubnisbehörden, oftmals die Kreise und Gemeinden und so weiter, zuständig sind. In Niedersachsen sind insgesamt circa 360 Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden tätig.

6. *Wie lange beträgt die durchschnittliche Bearbeitungszeit eines Antrags auf Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten von der Antragsstellung bis zur Genehmigung? Wie lange beträgt im Vergleich dazu die durchschnittliche Bearbeitungszeit eines Antrags für Großraum- und Schwertransporte bei dem in Schleswig-Holstein zuständigen Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr?*

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit beträgt zurzeit circa ein bis drei Tage, wenn der Antrag in Hamburg gestellt wird. Die Bearbeitungszeit hängt immer von den jeweiligen Gewichten, der Länge, der Breite und der Höhe eines Transportes ab. Je höher diese Werte sind, desto aufwändiger sind die Prüfungen. Ausschlaggebend ist in der Regel das Achsbild des Fahrzeugs.

Zu den Bearbeitungszeiten in Schleswig-Holstein beim zuständigen Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr liegen keine Erkenntnisse vor.

7. *Laut Drs. 20/9236 werden Anträge auf Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten bundesweit einheitlich mit dem webbasierten IT-Verfahren VEMAGS bearbeitet. Die Transportunternehmen übersenden ihre Anträge inklusive Routing, Fahrzeug- und Güterkenndaten via Internet an die jeweils zuständigen Genehmigungsbehörden zur Prüfung. Wie läuft das Verfahren generell ab und ist es richtig, dass die Transportunternehmen jeder zuständigen Genehmigungsbehörde ihre Anträge einzeln zusenden, um diese von ihnen genehmigen zu lassen?*

Der Transportunternehmer beantragt bei der für ihn zuständigen Erlaubnisbehörde elektronisch einen Transport. Die antragbearbeitende Stelle beteiligt alle anderen Stellen innerhalb des Landes sowie alle anderen beteiligten Länder, wenn der Transport über die Landesgrenze hinaus geplant ist. In den beteiligten Stellen wird geprüft, ob die Straßen und Bauwerke für den Transport geeignet sind. Sofern die Straßen und Bauwerke nicht geeignet sind, wird der Transport abgelehnt. Lehnt nur eine Behörde den Antrag ab, wird der Antrag insgesamt abgelehnt. Der Transportunternehmer kann dann gegebenenfalls einen Änderungsantrag mit einer anderen Fahrtstrecke stellen. Das Verfahren läuft elektronisch über das IT-Verfahren VEMAGS. Der Transporteur kann jederzeit sehen, welche Behörden ihre Prüfungen bereits abgeschlossen haben und erfährt damit, wie der derzeitige Sachstand ist. Der Unternehmer stellt also nur einmal einen Antrag. Die Prüfung und die Koordinierung erfolgt durch die Erlaubnisbehörde.

8. *Seit wann arbeitet der LBV mit dem Verfahren VEMAGS und inwiefern ist es in der Arbeit damit in der Vergangenheit zu Störfällen gekommen?*

Der LBV gehört seit Beginn (2005) des bundesweiten Projektes VEMAGS zu den Beteiligten und arbeitet von Anfang an mit dem Verfahren VEMAGS. Eine statistische Erfassung der Störfälle erfolgt nicht. Insgesamt gibt es wenige Ausfälle.

9. *Wie kommen aus Sicht des Senats und der zuständigen Behörde – insbesondere vor dem Hintergrund der Anwendung des VEMAGS-Verfahrens – die doch längeren Prüfungszeiten der Anträge (zum Teil mehr als zwei Wochen) in Hamburg zustande? In Niedersachsen bestehen sogenannte Durchläuferregelungen. Bis zu bestimmten Abmessungen und Gewichten wird den zuständigen Genehmigungsbehörden die Möglichkeit gegeben, von einer Anhörung Niedersachsens für Bundesautobahnen abzusehen, was das Verfahren erleichtert und schneller macht. Warum hat Hamburg eine solche Regelung bislang nicht umgesetzt?*

Der LBV erhält viele Anhörungen von auswärtigen Behörden, bei denen der Antrag gestellt worden ist, weil der Transport das Hamburger Gebiet quert. Dazu müssen der

Landesbetrieb Brücken und Gewässer (LSBG) für die Brückenbauwerke und die Bezirksämter als Straßenbaulastträger sowie Hamburg Port Authority (HPA) angehört werden. Sofern eine dieser Beteiligten dem Antrag nicht zustimmt, kann gegebenenfalls ein Änderungsantrag gestellt werden. Der LBV schlägt dann bereits eine geeignete Strecke im Anhörungsverfahren vor. Für einen Änderungsantrag müssen die Dienststellen erneut angehört werden. Wird der Antrag bei einer auswärtigen Behörde gestellt und Hamburg lehnt im Rahmen der Anhörung die Fahrtstrecke ab oder schlägt eine geänderte Fahrtstrecke vor, muss auch bei einer Teiländerung der Fahrtstrecke in der Regel die gesamte Fahrtstrecke geändert und eine erneute Anhörung durchgeführt werden. Dieser Vorgang kann sich mehrmals wiederholen, da die auswärtigen Transporteure sich mit den örtlichen Gegebenheiten nicht auskennen. Daher kann die Bearbeitungsdauer dieser Anträge länger dauern.

Bei der „Durchläuferregelung“ in Niedersachsen handelt es sich um ganz bestimmte Fahrtstrecken und immer wiederkehrende Transporte mit stets gleichen Fahrzeugen und fortwährend gleichen Abmessungen und Gewichten. Dies ist bei den in Hamburg beantragten Transporten in der Regel nicht der Fall. Es handelt sich dabei in der Regel um Einzelfälle. Daher wurde eine entsprechende Regelung in Hamburg bisher nicht getroffen.

- 10. Welche Maßnahmen halten der Senat und die zuständige Behörde für geeignet, um das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte zeitlich zu beschleunigen?*

Eine Beschleunigung des Verfahrens kann aufgrund der verschiedenen beteiligten Stellen und Prüferfordernisse nicht erfolgen. Das Verfahren ist aufgrund der Nutzung von VEMAGS bereits optimiert. Im Übrigen siehe Antworten zu 6 und 7.

Der LBV plant eine weitere Unterstützung durch ein vorgelagertes Routing, sodass schwierige Strecken oder problematische Bauwerke im Vorwege erkannt und gar nicht erst beantragt werden (Projekt iGSM). Dadurch werden viele Änderungsanträge vermieden.

- 11. Transporte mit tatsächlich deutlich höheren als den genehmigten Gewichten schädigen Hamburgs Brückenbauwerke in erheblichem Maße und sind Mitursache für die bisherigen Ablastungen von Brücken insbesondere im Hamburger Hafen. Mit welchen Maßnahmen begegnet Hamburg als Träger der Straßenbaulast diesen gesetzeswidrigen Transporten?*

Die Polizei Hamburg überwacht im Rahmen von Kontrollen des Schwerlastverkehrs unter anderem auch die Einhaltung der zulässigen Gewichte und Lasten. Sie verfügt hierfür über geeignete Plattenwaagen oder nutzt öffentliche Waagen.

- 12. Eine Verfahrensvereinfachung besteht in einer temporären Anpassung der Anhörungsfreigrenzen in Baustellenbereichen. Während im kombinierten Verkehr generell durch die 53. Ausnahmereverordnung zur StVZO Gesamtgewichte von 44 Tonnen möglich sind, benötigt der in weitaus geringerem Maße stattfindende Schwertransport ab Überschreitung der 40-Tonnen-Grenze hierfür eine Ausnahmegenehmigung. Was im Einzelnen sind die Versagensgründe für eine temporäre Anpassung der Anhörungsfreigrenze analog den Gewichtsvorgaben im kombinierten Verkehr?*

Mit der 53. Ausnahmereverordnung zur StVZO beabsichtigt der Bundesgesetzgeber, den kombinierten Verkehr zu bevorzugen. Diese Bevorzugung würde bei einer Ausweitung der Gewichtsgrenze auf andere Transporte entfallen und damit der Intention des Gesetzgebers zuwiderlaufen.

Anlage

Übersicht der Bauwerke die für Großraum- und Schwertransporte nur eingeschränkt nutzbar oder gesperrt sind.

1. Bauwerke die für Großraum- und Schwertransporte eingeschränkt nutzbar sind:

| Bauwerksname | Begründung der Sperrung oder Einschränkung | gesperrt / eingeschränkt seit: |
|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| Langenfelderbrücke | Aufgrund des Abbruchs und Neubaus des Bauwerks (halbseitige Nutzung) ist eine Belastung bis 80 t erlaubt. | 03/2014 |
| Holstenkampbrücke | Aufgrund von Schädigung der Bausubstanz nur bis 80 t befahrbar. | 01/2015 |
| Überführung Tunnelstraße | Vorläufige Ergebnisse einer Nachrechnung. Keine Dauergenehmigungen für Schwertransporte. | 04/2015 |
| Überführung Straße am Bahndamm | Vorläufige Ergebnisse einer Nachrechnung. Keine Dauergenehmigungen für Schwertransporte. | 04/2015 |
| 1. Argentinienbrücke | Beschränkung durch Zeichen 273 (25m Mindestabstand), Zeichen 274-53 (30km/h für LKW), Zeichen 277 (Überholverbot LKW). Ergebnisse einer Nachrechnung. Planungen für eine Verstärkung laufen. | 03/2014 |
| Östliche Bahnhofskanalklappbrücke | Aufgrund von Schädigung der Bausubstanz nur bis 90 t befahrbar. | 03/2011 |

2. Bauwerke die für Großraum- und Schwertransporte gesperrt sind:

| Bauwerksname | Begründung der Sperrung oder Einschränkung | gesperrt / eingeschränkt seit: |
|--|--|--------------------------------|
| Steintorbrücke | Starke Schädigung der Bausubstanz und der Tragkonstruktion | 12/2010 |
| Berlinertordammbrücke | Starke Schädigung der Bausubstanz und der Tragkonstruktion | 06/2011 |
| Amsinckstraße / Mittelkanal | Starke Schädigung der Bausubstanz und der Tragkonstruktion | 03/2012 |
| Wilhelmsburger Reichsstraße/ Ernst-August-Kanal | Starke Schädigung der Bausubstanz und der Tragkonstruktion | 05/2012 |
| Kornweide - Behelfsbrücke | Das Bauwerk ist eine Behelfsbrücke die nicht den statischen Anforderungen von Großraum- und Schwertransporten entspricht. | 01/2011 |
| Süderelbbrücke | Sperrung auf Grund des Havarieschadens (Schiffsanprall) voraussichtliche Freigabe für GST November 2015 | 12/2014 |
| Hannoversche Brücke | Starke Schädigung der Bausubstanz und der Tragkonstruktion | 12/2010 |
| Bergedorfer Straße / AKN | Starke Schädigung der Bausubstanz und der Tragkonstruktion | 09/2011 |
| Rethhubrücke | Zu kleine Brückenklasse in Verbindung mit dem Alter der Brücke (81 Jahre) sowie Brückenschäden; Neubau läuft. | 08/2014 |
| Reiherstieg-Schleusenbrücken Nordost und Nordwest | Ergebnisse einer Nachrechnung. Neubauplanung soll beginnen, Schwertransporte können ggf. über die Reiherstieg-Schleusenbrücken Südost und Südwest geleitet werden. | 2014 |
| Freihafenelbbrücke | Zu kleine Brückenklasse in Verbindung mit dem Alter der Brücke (89 Jahre), sowie Brückenschäden. Machbarkeitsstudie 2015 liegt vor. | |